POWER CAR

PERIODICO DI INFORMAZIONE

PUBBLICAZIONE RISERVATA AI SOCI - ANNO I - Numero 3 - Settembre 2010

Direzione, redazione e amministrazione: POWER CAR - C.da Sant'Angelo - Zona Ind.le Sud - Fasano (BR)- tel/fax 080.4391324

E-mail : powercarmotorsport@live.it *Curatore del Notiziario: Lorenzo De Leonardis*

Elaborazione grafica: Roberto Martellotta

Editoriale

"L'estate sta finendo...."

– così cantavano i Righeira. In realtà per molti di noi l'estate è già finita da tempo, nel senso che siamo rientrati al lavoro, così come siamo ritornati ciascuno alle proprie abitudini di vita quotidiana. Il mare, il relax e il dolce far niente, ormai solo un bel ricordo. Puntuale ecco a voi cari amici il terzo numero del nostro ***POWER CAR*** con informazioni e curiosità che siamo sicuri saranno di vostro interesse così come lo speciale dedicato alla nostra presenza all'appuntamento della "Fasano-Selva" e alla escursione di più giorni in Albania. Grandi soddisfazioni arrivano dal mondo delle corse; il pilota Gigi Ferrara, agguerrito più che mai, è in lotta per la vittoria del Campionato italiano ed Internazionale Superstars Series. Troverete tutte le tappe e i momenti più importanti raccontati con una bella sequenza fotografica che abbiamo scattato personalmente nelle tappe italiane. Flavio Gentile, invece, è in un momento di pausa in attesa della ripresa del Campionato Internazionale di Superbike e lo abbiamo seguito in un week end al Mugello. In questo numero nella rubrica "Passione Motori", ideata per tutti coloro che vogliono raccontare e raccontarsi, un protagonista davvero speciale. Il nostro prossimo incontro sarà per il raduno del ***"RALLY FOTOGRAFICO"*** che quest'anno sarà "in Terra di Bari". Una nuova avventura ci aspetta; alla guida delle nostre sportive andremo alla scoperta delle bellezze dei nostri territori e per la gioia del nostro palato concluderemo la giornata assaporando i buoni prodotti della nostra tradizione culinaria. **Appuntamento a domenica 26 settembre, dunque, non mancate!!**

La redazione

Domenica 26 settembre 2010

3° RALLY FOTOGRAFICO "In Terra di Bari"

manifestazione automobilistica non competitiva

riservata a vetture sportive di ogni modello e di ogni epoca

Con il Patrocinio della Regione Puglia e del Comune di Fasano si svolgerà domenica 26 settembre la terza edizione del **"Rally Fotografico"** che quest'anno si svolge **"in Terra di Bari"**.
Nuovo il percorso ideato e tracciato ancora una volta da Lorenzo De Leonardis; pensato apposta per permettere a tutti i partecipanti di scoprire luoghi del nostro patrimonio culturale e che, ovviamente, verrà svelato solo alla partenza della gara. L'iniziativa nasce con l'intento di accumunare la passione per le auto sportive con la scoperta delle bellezze naturali ed architettoniche dei nostri territori nonché della tradizione culinaria, infatti il raduno si concluderà con una degustazione di specialità gastronomiche di mare presso il rinomato ristorante "Lido Bianco" di Monopoli.
Invariato il regolamento di base: ogni equipaggio munito di propria fotocamera digitale, seguendo le indicazioni di un Road-Book, dovrà seguire il percorso tracciato fotografando la propria auto in corrispondenza dei luoghi indicati, dovendo alla fine rispettare quanto più possibile il tempo imposto e guadagnare quanti più punti possibili anche dando prova della propria cultura rispondendo ad un questionario.
Sulla base delle penalità eventualmente accumulate, la giuria stilerà la classifica finale dando altresì risalto alla creatività dei *"fotografi"*.
La gara è aperta alle categorie Ladys e Drivers.

Programma:
- ore 9:00 ritrovo Piazza Ciaia – Fasano verifiche sportive - consegna del Road-Book - partenze
- ore 11:00 chiusura partenze
- ore 13:00 pranzo presso ristorante "Lido Bianco" – Monopoli
- al termine Premiazione

Informazioni ed iscrizioni presso la segreteria dell'associazione in C.da S.Angelo - Fasano
tel. 080 439.13.24 – 320 69.39.107
scheda d'iscrizione e programma completo anche su www.mimmobellini.com

SPECIALE FASANO-SELVA 2010

53^ edizione PER GLI ANNALI - 2^ edizione PER NOI

Con grande emozione. Così ricorderemo l'indimenticabile esperienza che abbiamo vissuto anche quest'anno nel paddock *Power Car* allestito per l'occasione alla

Fasano/Selva nel weekend del 5/6 giugno scorso.
La sensazione che si prova non si può descrivere. Guidare la propria auto lungo i 5600 metri del percorso chiuso e pronto per la gara con una folla di appassionati assiepati lungo il percorso è da brivido.
In questa edizione il gruppo è *"salito"* fra la 1° e la 2° manche; diversamente dall'anno scorso dove invece la parata aprì la manifestazione.
Nel paddock *Power Car*, opportunamente allestito alla partenza e quest'anno in posizione panoramica *(ringraziamo i F.lli Semeraro della Stazione di Servizio AGIP per l'ospitalità e l'Egnathia Corse con a capo Laura De Mola)*, abbiamo *ospitato*, oltre alle numerose *Porsche*, anche una splendida *Ferrari 458 Italia* ed una *Lamborghini Gallardo*, non meno ammirate delle Gran Turismo in

allestimento da gara parcheggiate nel paddock GT, di fronte al nostro, dov'erano la Ferrari F575 di Isolani (vincitore della categoria), la Lamborghini Gallardo di Forato (2°), la Ferrari 360 condotta da Fiertler (3°), l'altra Ferrari F430 di Ragastas e le Porsche GT3 di Santuccione, di Broggian, di Mauro e del nostro socio e conterraneo Pinuccio Pace.
Ospite d'onore, il giovane pilota barese Gigi Ferrara, rapitoci più volte dai giornalisti presenti per intervistarlo. Tanto l'entusiasmo del nostro socio e amico Gigi che, chissà, forse l'anno prossimo........

Ringraziamo della gentile collaborazione: il *Ristorante Sala Ricevimenti "VILLA IMPERIALE" – Torre canne 080 482.99.72; la Pasticceria "VELLETRI" DI LUIGI VELLETRI – Fasano 080 441.30.20; l'azienda "TILL CAFF" Servizi di Ristoro per l'Impresa – Montalbano di Fasano 080 481.00.*55; tutti coloro che hanno dato la propria disponibilità per la riuscita delle due giornate e tutti coloro che partecipando hanno creduto ancora una volta nella nostra organizzazione.
Arrivederci alla 54^ edizione.

Staff Power Car

IL RADUNO

"Sportive in Albania"

Si chiamano Illiri (parola albanese che significa "i liberi") i progenitori degli Albanesi, erano una popolazione di pirati che distruggeva e metteva a sacco le città, anche se prediligeva fare questi saccheggi in mare distruggendo tutte le navi che capitavano a tiro.

Verso il 1000 a.c., gli Illiri occuparono il territorio dell'attuale Albania fondandovi un regno. Lo scontro con Roma, che mirava ad estendere il proprio controllo sull' Adriatico, fu inevitabile: le guerre illirico-romane, iniziate nel 229 a.C. si conclusero nel 167 a.C. con la vittoria di Roma. Il popolo illirico fu ridotto in schiavitù e il suo territorio fu frazionato in piccole unita' amministrative.

Nella storia dell'Albania ci sono secoli di vessazioni straniere; è una terra attraverso la quale sono passati i legionari romani, le forze delle nazioni confinanti, le truppe dell'Impero ottomano, i soldati italiani che la occuparono nell'aprile del 1939 guidati da Mussolini.

Nel 1938 l' 80% della popolazione viveva di agricoltura; l'istruzione universitaria e le istituzioni culturali mancavano del tutto; non esisteva assistenza sanitaria; la malaria era una malattia sociale; l' età media era di 38 anni.

L'11 febbraio 1945 fu proclamata la Repubblica Popolare d'Albania. Il regime di Enver Hoxha guidò la rinascita del paese con pugno di ferro, elaborando una costituzione di forte stampo stalinista, bandendo la proprietà privata e la possibilità di professare una fede. Per il terrore di possibili invasioni, Hoxha ricoprì

Panoramica di Saranda

Zino Loprete con Miss Albania 2010

il territorio di bunker di cemento, oggi diroccati ricoveri di nomadi e animali.
L'Albania è rimasta tagliata fuori dal mondo per quasi 50 anni; oggi cerca disperatamente di trovare una soluzione ai mille gravissimi problemi che la travagliano e la travolgono.
E' un paese che si apre al mondo, con le sue grandi bellezze naturali (360 km. di costa), ricchissimo di siti archeologici, è un paese dalle grandi potenzialità che ha registrato un notevole incremento nel settore del turismo.
La storia è sempre affascinante e l'Albania ne ha tanta da raccontare. Per questo motivo, e per un nostro naturale spirito di avventura, la Power Car Motorsport non ha potuto rifiutare l'invito ricevuto dagli organizzatori del concorso di "Miss Albania".

Il raduno "Sportive in Albania" si è svolto dal 29 giugno al 3 luglio

momento sfilata delle Miss

scorso e ha visto la partecipazione di un numeroso gruppo di persone che, colto perfettamente lo spirito della vacanza, con la propria auto sportiva, si è gettato in questa nuova avventura.
Allegria, cooperazione e un ottimo feeling ha reso il soggiorno divertente e speciale, proprio come era stato pensato dovesse essere.
Strade ricche di curve e saliscendi, con panorami mozzafiato, dove non sono mancati incontri con animali allo stato brado (c'è chi ha adottato una tartaruga che gli attraversava la strada), anziani a bordo di asinelli, vecchie auto ancora marcianti.
A Saranda, ove albergavamo, mare cristallino e belle spiagge.
Favoloso il sito archeologico di Butrinti, in una

in visita al sito archeologico di Butrinti

zona lagunare ove, per accedere alla quale, abbiamo utilizzato una vecchia zattera; davvero cosa d'altri tempi!
Ottimo cibo, tanto relax e tante "bellezze naturali" (che ovviamente non sono solo quelle dei luoghi, ma soprattutto....... delle Miss).
L'elezione di Miss Albania 2010, alla quale abbiamo partecipato seduti in prima fila, si è svolta nell'incantevole castello di Girocastro, che domina il centro storico patrimonio dell'UNESCO, sede per altro di un famosissimo e ricchissimo museo bellico.
Ringraziamo tutti i partecipanti per la fiducia riposta nello staff organizzativo, comprendendo bene le tante perplessità che potevano esserci in merito alla destinazione.
Siamo dispiaciuti, invece, per coloro i quali hanno rinunciato per lo stesso motivo.
Un grazie speciale all'organizzazione

della manifestazione di "Miss Albania" per l'accoglienza e il trattamento ricevuto, in particolar modo al Sig. Petri Bozo, noto produttore e regista televisivo albanese, che ha accompagnato e guidato il gruppo nelle escursioni e coordinato per noi una staffetta della Polizia albanese per tutti i nostri spostamenti.

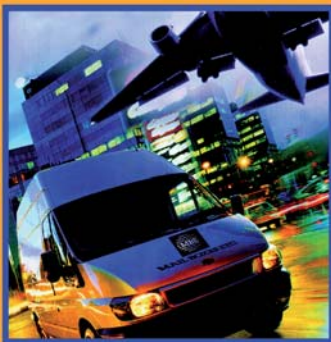
Conclusione: al rientro dalla vacanza il gruppo si è ritrovato dopo qualche settimana in una cena organizzata per l'occasione nello splendido scenario della Selva di Fasano presso il ristorante "La Siesta".

Tutti hanno riso raccontando di aneddoti vissuti nella vacanza.

E' stato bello constatare che a ciascuno di loro è rimasta un pezzetto di Albania nel cuore sfatando, così, tutti i cattivi miti consolidati negli anni da questa Nazione.

A noi rimane un bagaglio di valore inestimabile: i complimenti di tutti i partecipanti.

A.G.

i signori De Carolis, Vannella e Corvaglia

Curiosità

“Non tutti sanno che . . .”

rubrica a cura di *Mimmo Bellini*

Cari amici,
in tanti mi avete posto la domanda: “Quanto costa correre?” – eccomi allora a voi con una risposta che spero possa fare chiarezza sull’argomento.
Partiamo facendo due conti in tasca a chi deve equipaggiarsi per affrontare per la prima volta una gara. In primis l’abbigliamento deve essere in regola con le norme vigenti. Questi i prezzi medi; si può spendere poco di meno, ma anche molto di più.
Cominciamo con la tuta, il suo costo medio è di circa 650,00 euro; necessariamente deve essere omologata in base alla norma FIA 8856-2000 e certificata conforme ai requisiti generali di sicurezza previsti dalla direttiva 89/686//CEE in tema di dispositivi di protezione individuali (DPI) con specifico riferimento alla protezione contro il calore ed il fuoco.
Le scarpe 190,00 euro, guanti 110,00 euro, casco 500,00 euro, sottocasco 36,00 euro, maglia e pantalone sottotuta 130,00 euro, calzini 22,00 euro, anche questi devono essere omologati in base alla medesima norma.
Oggi una nuova normativa obbliga il pilota ad indossare il cosiddetto collare Hans, 520,00 euro circa, che evita in un ipotetico impatto che si possa subire il trauma del “colpo di frusta” (nel precedente numero della rivista ne abbiamo parlato ampiamente).
Essenziale per poter accedere alla gara il rilascio della licenza che necessita di determinate certificazioni: certificato di idoneità (visita medica), tessera ACI e versamento CSAI per un totale di circa 350,00 euro questo per accedere alla guida di bolidi fino a 2000 cc.
Per coloro che non hanno tempo da perdere e vogliono passare subito a super bolidi e sport prototipi di oltre 2000 cc c’è da sostenere un esame teorico pratico in pista con responsabili CSAI come esaminatori che consegnano, a fine giornata, un attestato di idoneità. Costo circa 1000,00 euro.
Per la vettura c’è solo l’imbarazzo della scelta; in passato non c’era altra alternativa che comprarla, oggi la si può anche noleggiare, quindi, con costi nettamente più accessibili, che partono da un minimo di 800,00 euro circa per una vettura di piccola cilindrata a un massimo di 5/6 mila euro per una di cilindrata superiore.
Al totale complessivo aggiungete ovviamente la tassa d’iscrizione alla gara.

NEWS

Per combattere l'inquinamento atmosferico, nel 2012 tutte le gomme delle auto dovranno essere contrassegnate da un bollino, o meglio una etichetta che ne indichi il consumo di carburante, il rumore esterno di rotolamento e l'aderenza sul bagnato.
A stabilirlo è un nuovo regolamento Ue, adottato dal Parlamento europeo, la normativa si applica solo ai pneumatici per le auto, ai veicoli commerciali leggeri e pesanti, ai rimorchi e ai semirimorchi (pneumatici di classe C1, C2 e C3).
La classificazione sarà indicata con una scala che va dal verde (classe 'A') per la migliore prestazione, al rosso (classe 'G') per la peggiore.
Il livello di rumore, invece, sarà espresso in decibel ed indicato da 'onde' nere e bianche emesse da un altoparlante.

Ferrari . . .fiammanti ! ! !

Due casi in Cina, uno in Francia, uno negli USA e uno in Svizzera . Cinque "fiammanti" Ferrari 458 Italia, un bolide da 570 cavalli che può raggiungere i 325 Km/h, incendiatesi da luglio ad oggi per una inspiegabile autocombustione. La cosa ha messo in allarme i tecnici di Maranello che, inviati sul posto, hanno studiato il fenomeno venendone a capo dopo vari approfondimenti ed ipotesi. Tutto dipende da una colla che unisce passaruota e paratia paracalore, che a certe temperature ed a un certo uso, cola sugli scarichi e fa andare in fiamme il retro dell'automobile. Per eliminare ogni rischio i tecnici dovranno asportare dalle gran turismo interessate la vecchia paratia ed i residui di colla per poi montarne una nuova, questa volta fissandola però con dei rivetti. La Casa del cavallino rampante è stata costretta a richiamare in sede 1.248 vetture da modificare. Inoltre, chiaramente, ai cinque sfortunati possessori, verrà consegnata una 458 nuova. Nonostante tutto, sembra che gli ordini della 458 Italia, non accennino a diminuire.

Colpo d'occhio

di Lorenzo De Leonardis

L'occhio attento ed anche un po' curioso di Lorenzo, ha scorto per le vie cittadine fasanesi, in sosta forse per un coffe- break, tre coupè mascherati e con targa prova. Nonostante il camuffamento e l'assenza di simboli, non è stato difficile riconoscere l'inconfondibile linea della Mercedes SLK che, da una più attenta osservazione, si presenta in questa nuova versione coupè-cabriolet.

Ulteriori indiscrezioni riferiscono di numerose motorizzazioni, a partire dalla 2000 turbocompressa, e della commercializzazione nella prossima primavera. Gli estimatori della Casa tedesca sono avvisati.

PASSIONE MOTORI

Antonio Negro . . . giornalista on the . . . Porsche

Una spinta che inchioda allo schienale e un ruggito che mette addosso i brividi regalando emozioni che impongono grande autocontrollo per poter mantenere quella concentrazione che è sempre di rigore quando si spinge a fondo sull'acceleratore. È stato questo il mio primo approccio con l'universo Porsche e più in particolare con una 911 3.2 targa, acquistata dopo due anni trascorsi alla ricerca di una buona occasione e circa 20 anni di passione automobilistica coltivata con vetture assai più scontate e standardizzate, sebbene sempre contraddistinte dalle sigle e dalle motorizzazioni più perfomanti della categoria. Oneste vetture, spesso anche divertenti su specifici percorsi (avrò sempre un bel ricordo dell'andatura briosa che l'Alfa 147 m-jet 16v da 140 cavalli espresse, qualche anno fa, sui tornati greci che da Igoumenitsa portano ai monasteri delle Meteore) ma mai capaci di stagliarsi nettamente al di sopra di tutta la coèva concorrenza, specie in termini di emozioni. Impareggiabile, quindi, è stata la sensazione estatica che questa Porsche 911 ha cominciato a donarmi da qualche mese.
Una piacevolezza, tuttavia, che oltre a stamparmi un sorriso di goduria in volto, mi ha fatto capire subito che acquisire confidenza con un mezzo del genere non sarebbe stato facile come in passato, con le altre «sportiveggianti» possedute.
Un simbolo di sportività su quattro ruote.
«Ci sono auto realizzate per andare da un posto all'altro. E poi ci sono auto realizzate per andare oltre», amava ripetere Ferry Porsche. Nel mio caso specifico l'andare oltre è stato anche il cercare pazientemente l'esemplare giusto, tra gli annunci dei privati e nei pochi

concessionari che dalle nostre parti trattano questa tipologia di auto.
Ma soprattutto sui siti internet specializzati nella compravendita di auto usate. Fino a quando, nel maggio scorso, l'ho individuata, ad un prezzo ragionevole, che avrebbe potuto diventare anche allettante se accompagnato da un'attenta verifica dello stato e delle condizioni effettive della vettura.
E così è bastato uno squillo all'amico Mimmo Bellini - dotato di grande competenza per le vetture Porsche oltre che di una sana passione per il proprio lavoro - per mettersi d'accordo e prendere il primo volo per Venezia, dove il proprietario dell'auto in vendita è venuto a prenderci da Padova proprio con l'agognata supercar. Dopo qualche chilometro percorso dal buon Mimmo al volante dell'auto e al termine di un'attenta ricognizione del motore e del telaio, con la 911 sul ponte di un'officina veneta resasi disponibile, l'«uomo del monte» ha detto si: telaio e motore erano integri. E il propulsore, in particolare, senza la benché minima trafilatura d'olio, asciutto e luccicante come l'atmosfera del

deserto, offriva un riscontro plausibile ai 35mila chilometri dichiarati nell'annuncio e spiegabili con la sostituzione del motore avvenuta, poco più di tre anni prima, da parte del secondo dei tre proprietari dell'auto. A quel punto era fatta: un salto in banca per espletare le ultime formalità, acquisire il foglio di via e nel giro di poche ore eravamo sulla via del ritorno, in autostrada, non prima di un salutare scalo enogastronomico nella mega trattoria del «Bastiancontrario», alle porte di Rimini. Tornati in Puglia la «signora in rosso» - come i miei amici hanno ribattezzato quello strano oggetto dei desideri - ha trascorso una "vacanza" presso l'officina Power-car di Mimmo Bellini.
È bastata, quindi, una rinfrescata complessiva, per rendere l'auto ancor più reattiva e performante. Una metamorfosi sensibile, che mi ha subito fatto capire una cosa: malgrado una certa tendenza alla guida sportiva da me sempre coltivata, girando di tanto in tanto in qualche circuito con auto stradali (Bmw, Alfa Romeo e Mini cooper vecchio tipo), questa che stava iniziando era tutta un'altra storia.
Pur avendo tra le mani una sportiva storica, per età e per immagine, si tratta pur sempre di una sportiva dall'impostazione dura e pura: un'icona dell'automobilismo sportivo di tutti i tempi, che nell'esprimere le proprie doti ed il proprio temperamento non usa mezzi termini e non «patisce» alcun condizionamento (controlli elettronici di trazione, di stabilità, abs ecc. ecc.).
Si è soli con un mezzo di 231 CV - una potenza ancora oggi di tutto rispetto, se si considera l'assenza di qualsiasi dispositivo elettronico che interviene a tagliare la potenza nei momenti critici - erogati dal 6 cilindri boxer (posteriore a sbalzo) raffreddato ad aria che ha fatto la storia di un'intera generazione di Porsche 911, dai primi anni '60 alla fine degli anni '90, quando sul mercato è comparsa la generazione di 911 (indicate con le sigle di progetto 996 e 997) dell'era moderna, con

motori raffreddati a liquido e non più ad aria. Da un lato, quindi, ho dovuto prendere coscienza del fatto che, se guidare sportivamente un'auto vettura contemporanea richiede già una grande attenzione, ne serve ancor di più per gestire una blasonata supercar vecchio stampo, che non lascia spazio ai fronzoli ed al confort; dall'altro lato però, regala emozioni a profusione capaci di annullare anche la negatività delle giornate più stressanti.

Antonio Negro giornalista della
Gazzetta del Mezzogiorno
e socio *Power Car*

Manutenzione degli pneumatici . . .
. . . qualche suggerimento

rubrica a cura di *Mimmo Bellini*

È nota l'importanza delle gomme per una circolazione sicura. Non sempre tuttavia si è capaci di individuare i pneumatici buoni o, comunque, quelli più adatti al proprio veicolo.
Di solito ci si affida al gommista o meccanico di fiducia (dal quale si consiglia, comunque, di farsi fare sempre un preventivo) o più semplicemente alla marca più nota.
Ebbene, per quanto la gomma sia un elemento che richiede una certa competenza tecnica, in realtà lei stessa tende a "presentarsi", ovvero a mostrare sul lato un'etichetta in cui si può leggere la sigla dell'omologazione, così come le misure. E non solo.
In primo luogo il codice di omologazione sarà o ECE-ONU n. 30 o Direttiva 92/23.
Questi i nomi dei regolamenti a cui le gomme si devono omologare. Dopodiché vi sono altre indicazioni obbligatorie. Sulla gomma deve per esempio trovarsi uno stampo del genere:
P195/55 R 16 85H.
In questo caso P (riferimento facoltativo, non obbligatorio per legge) indica il tipo di gomma.
In tal caso comporta l'uso per automobile. 195 è l'altezza in millimetri; 55 è il rapporto percentuale di altezza-larghezza; mentre R indica la struttura delle tele (in tal caso radiale, ma può anche essere idagonale).
La sigla sarà invece ZR se la gomma è destinata a superare i 240 km/h.
Continuando: 16 indica la misura dei cerchioni in pollici; 85 è il riferimento del peso sopportato in base ad una precisa tabella.
Nella fattispecie si tratta di 505 kg. Ovviamente, bisogna montare gomme che abbiano un valore pari o superiore rispetto a quello riportato nella carta di circolazione (a cui dobbiamo attenerci per legge: una diversità potrebbe comportare il ritiro della stessa dagli organi preposti ai controlli e potrebbe infine essere motivo di contestazione da parte dell'assicurazione in un eventuale sinistro). Infine, H, pone il limite della velocità massima sopportata dalla gomma. In tal caso 210 Km.
Questi sono i codici di identificazione che, tipo di gomma a parte, sono obbligatori qui in Europa.
E' importante che siano sempre in buone condizioni, semplicemente perché sono l'unico anello di contatto fra il veicolo e il manto stradale.
Dalla loro condizione dipende il fattore sicurezza di una vettura: si va dalla tenuta al comfort di marcia, perché sono insieme alle sospensioni parte integrante della sicurezza in tenuta.
Le coperture moderne, prima di finire sul mercato, devono superare test di standard qualitativo. Tuttavia, non è sufficiente la cura industriale del prodotto se, da quando le gomme vengono montate, il consumatore non gli dedica un minimo di attenzione.
Le gomme di un'autovettura, anche quando sono correttamente bilanciate, non si usurano mai in modo uniforme.
Sul loro stato di salute agiscono numerosi

elementi: le frenate, il tipo di strada o le curve che possono produrre più usura su un lato piuttosto che sull'altro.
Fondamentale è tenere sempre sotto controllo la pressione di gonfiaggio (basta consultare il libretto di uso e manutenzione del veicolo, spesso sono riportate anche sul bordo della portiera del guidatore). Fatelo almeno una volta al mese, prima e dopo un viaggio o una lunga sosta in garage.

Ci vogliono solo pochi minuti, ma é tempo ben speso.
Se è eccessiva, può provocare un'usura anomala della parte centrale del battistrada, se è insufficiente produrrà un irregolare consumo sull'area esterna.
Una pressione corretta consente maggiore sicurezza alla guida, ottimizza sia le prestazioni di scorrimento della vettura che il consumo del carburante (per ogni 0,2 Bar di sgonfiaggio c'è un 1% in più di consumo di carburante) e consente di preservare lo stato ottimale della gomma.
Il gonfiaggio sbagliato, statisticamente, può accelerare l'usura anche del 40%.
Attenzione: il controllo della pressione va effettuato a temperatura ambiente, cioè con la vettura ferma da qualche ora, altrimenti i valori risulterebbero alterati. Una bassa pressione dei pneumatici la possiamo notare da una mancata stabilità della vettura determinata, cioè, da un rollio accentuato.

Quando è il momento di sostituire i pneumatici?

Bisogna verificare regolarmente lo stato generale delle gomme della propria auto; quando il battistrada arriva a una profondità limite di 3 mm è giunto il momento di cambiare le gomme. Il codice della strada indica come limite 1,6 mm, al di sotto si è passibili di sanzioni. Controlla il battistrada e i fianchi laterali visibili. Se la gomma o il cerchione presentano delle diversità è il momento di consultare un tecnico del settore. Buche, frenate brusche o una sbandata possono essere le cause più frequenti che possono causare un anomalia in una gomma. La sostituzione dei pneumatici và effettuata all'occorrenza, senza tenere conto della stagione in quanto se d'inverno si ha bisogno di una buona aderenza, soprattutto sul bagnato, in estate si ha bisogno, comunque, di una gomma in ottimo stato per resistere alle alte temperature.
Con pneumatici nuovi, è opportuno effettuare un periodo di rodaggio, sia per adattare la gomma all'asfalto, ma soprattutto per valutarne eventuali difetti di costruzione. Procedere a velocità moderata per circa 300 Km.; in particolare per le coperture della classe H/V/W/Y/Z, limitare la velocità per i primi 50 chilometri (attenendosi anche dopo ai limiti del codice della strada).
Prima di usarle a pieno sarebbe opportuno verificare la corretta chiusura dei bulloni delle ruote e un ultimo sguardo generale.

Indicazioni presenti sullo pneumatico

1. Il produttore (marca)
2. Il modello: tipo di battistrada
3. Il diametro in millimetri (mm)
4. Il rapporto (in percentuale) fra altezza e larghezza
5. Pneumatico radiale
6. Il diametro del cerchione in pollici (inch)
7. Indice di carico del pneumatico
8. Indice di velocità
9. Tubeless (senza camera d'aria)
10. Data di fabbricazione (XX = settimana, X = anno, < = 9. decade)
11. Indicatore d'usura (Tread Wear Indicator) (1,6 mm)
12. Indicatore di pneumatico rinforzato
13. Riferimento per pneumatico invernale o per tutte le stagioni

Gigi Ferrara Superstar

Continua l'avventura di Gigi Ferrara nel Campionato Italiano ed Internazionale Superstars Series.
Lo abbiamo lasciato a Vallelunga (gara del 9 maggio) con il Notiziario Power Car n° 2.
In questo numero perciò riassumeremo le prove che il nostro bravo e giovane amico pilota ha effettuato fino a tutto il 29 agosto, pochi giorni prima che il Notiziario andasse in macchina.

PORTIMAO (Portogallo) 22 e 23 maggio 2010

Le prove

A stabilire la pole position nella sessione di qualifica di sabato 22 maggio è stato il bolognese Thomas Biagi, sulla M3 E92 del Team BMW Italia. Dietro di lui a poco più di due decimi il 23enne brianzolo Alberto Cola sulla RS4 della Hop Mobile Audi Sport Italia. Quindi il campione in carica Gianni Morbidelli, con un'altra BMW ufficiale, già leader indiscusso nei due turni di prove libere.
Il quarto appuntamento, serie riservata alle berline "racing" da oltre 500 Cv (prima delle quattro trasferte estere del calendario 2010), ha quindi una volta di più evidenziato il grande equilibrio in campo tra marchi e protagonisti. Ben otto i piloti raccolti infatti in meno di un secondo. A staccare il quarto tempo è stato il portoghese Felipe Albuquerque, su un'altra Audi RS4, al suo ritorno nella categoria in cui aveva fatto il debutto proprio sulla pista di casa lo scorso anno, cogliendo in quella occasione due secondi posti. Poi la Mercedes C63 AMG del capo-classifica Max Pigoli (Team Romeo Ferraris) e ancora un'Audi, quella di Roberto Papini. Dietro di lui Luca Cappellari (BMW) e Filippo Zadotti, al volante della prima delle Chevrolet Lumina CR8 della Motorzone Race Car. Nono tempo per Gigi Ferrara con la sua Mercedes C 63 AMG n° 54 davanti a Matteo Cresoli con la Chrysler 300C SRT8 (MRT by Nocentini).

I PRIMI CINQUE DELLE QUALIFICHE:

1. Thomas Biagi (BMW M3 E92 - Team BMW Italia) 1'52"721;
2. Alberto Cola (Audi RS4 - Hop Mobile Audi Sport Italia) a 0"231;
3. Gianni Morbidelli (BMW M3 E92 - Team BMW Italia) a 0"251;
4. Filipe Albuquerque (Audi RS4 - Hop Mobile Audi Sport Italia) a 0"268;
5. Max Pigoli (Mercedes C63 AMG - Team Romeo Ferraris).

La gara

La trasferta portoghese della SUPERSTARS INTERNATIONAL SERIES, sulla bellissima pista di Portimão, si chiude con due buone prestazioni , in gara 1 e gara 2, del pilota pugliese Luigi Ferrara piazzatosi in quinta ed in quarta posizione. Con questi risultati Gigi sale in seconda posizione nella classifica generale della Superstars International Series. Per la cronaca in gara uno la vittoria è andata ad Albuquerque (Audi RS4)

l'AUDI RS4 condotta da Albuquerque

dopo una serrata gara che in realtà lo ha visto transitare sul traguardo alle spalle del compagno-rivale Alberto Cola (BMW M3) poi penalizzato con 25 secondi per un contatto all'ultimo giro con Gianni Morbidelli (BMW M3), al quale contendeva la vittoria.
La penalizzazione ha consentito a Thomas Biagi, anche lui con i colori ufficiali BMW, di conquistare la seconda posizione seguito da Christian Montanari, al suo primo podio stagionale. La classifica prosegue con Gabellini, su BMW, Luigi Ferrara, sulla Mercedes C63 AMG CAAL RACING, Morbidelli, scivolato in sesta posizione dopo il contatto, e Nico Caldarola sulla Chevrolet Lumina.

podio di gara 1

Gara due ha visto una ottima partenza di Gigi Ferrara che già al primo giro conquistava la prima posizione; poco dopo però la sua Mercedes C63 AMG accusava problemi ad un sensore elettronico per cui è stato costretto ad una gara di contenimento nella ricerca di guadagnare più punti possibili. Così al traguardo di gara 2 passavano Gabellini (BMW M3 E92), seguito da Biagi (BMW M3 E92) e Cola (Audi RS4), con Gigi Ferrara in quarta posizione.

I PRIMI CINQUE DEL CAMPIONATO:

1. **Biagi 81 punti;**
2. **Ferrara 64;**
3. **Pigoli 60;**
4. **Morbidelli 41;**
5. **Cola 39.**

HOCKENHEIM (Germania) 12 e 13 giugno 2010

Le prove

Sarà stata "l'aria di casa" ad avere dato una carica in più alle Mercedes C63 AMG, più veloci sulla pista tedesca di Hockenheim nelle qualifiche del quarto appuntamento della Superstars International Series.
A mettere tutti dietro è stato il comasco Max Pigoli, che ha così ottenuto la sua prima pole stagionale. Il pilota del team Romeo Ferraris, terzo in classifica a questo punto del campionato , ha preceduto per soli sei millesimi la vettura gemella di Luigi Ferrara (CAAL Racing).
Il pugliese si è confermato tra i più veloci, pur essendo stato rallentato dalle bandiere gialle nel momento in cui aveva deciso di sfruttare il treno di gomme buono. Mercedes davanti, quindi, ma subito dopo, nell'ordine, le BMW M3 E92 ufficiali di Gianni Morbidelli, del capoclassifica Thomas Biagi e di Stefano Gabellini. Quindi le due Chevrolet Lumina CR8 di Johnny Herbert (che aveva prevalso nel secondo turno di "libere") e Filippo Zadotti. Ottavo ha chiuso invece Alberto Cola, con la prima delle Audi RS4, seguito dalla Chrysler 300C SRT8 di Matteo Cressoni in netta crescita e dall'altra BMW M3 di Luca Cappellari. Da segnalare che entrambe le Maserati Quattroporte non hanno potuto completare neppure un giro. Quella di Andrea Chiesa era stata danneggiata nella seconda sessione delle prove del mattino non valevoli per lo schieramento; ferma ai box per un problema ad una sospensione quella di Sandro Bettini.
Tra le curiosità, l'identico tempo di 1'51"516 fatto segnare dalle BMW di Diego Romanini e Kristian Ghedina.

I MIGLIORI DIECI TEMPI

1. Max Pigoli (Mercedes C63 AMG) 1'47"667;
2. Luigi Ferrara (Mercedes C63 AMG) 1'47"673;
3. Gianni Morbidelli (BMW M3 E92) 1'48"187;
4. Thomas Biagi (BMW M3 E92) 1'48"221;
5. Stefano Gabellini (BMW M3 E92) 1'48"305;
6. Johnny Herbert (Chevrolet Lumina CR8) 1'48"339;
7. Filippo Zadotti (Chevrolet Lumina CR8) 1'48"569;
8. Alberto Cola (Audi RS4) 1'48"630;
9. Matteo Cressoni (Chrysler 300C SRT8) 1'48"848;
10. Luca Cappellari (BMW M3 E92) 1'48"912.

La gara

Cielo coperto e una temperatura di 17°: promette bene per la gara della domenica mattina. Dalla pole di gara 1 parte Max Pigoli con la Mercedes C63 della Romeo Ferraris, che sul dritto ha una velocità impressionante, superiore di 15 km orari alle BMW.

Inoltre Gabellini, Biagi e Morbidelli hanno una zavorra per via del risultato della trasferta portoghese. Partenza lanciata con Pigoli, Ferrara e dietro due BMW. Le due Mercedes sul rettilineo si danno battaglia in piena velocità; al tornante incrociano le traiettorie, ma il pilota lombardo tiene la posizione. Intanto Zadotti si gira al tornante. Ancora battaglia tra le 2 Mercedes con Morbidelli sornione che segue. Anche Gabellini paga dazio per un contatto. Intanto i due avanti battagliano e si sfiorano finchè Gigi ha ragione della Mercedes nero opaco di Pigoli nella cui scia si immette la BMW del pesarese. Anche Morbidelli e Biagi si scambiano le posizioni e quindi ora Alberto Cola, quinto, segue da vicino l'ex formula uno.
Gigi intanto accumula un leggero vantaggio sul suo inseguitore, e sembra controllare la situazione. Luca Cappellari a fari accesi prende la scia di Cressoni con la 300C molto veloce sul dritto. Il pilota pugliese ha un ritmo superiore, Pigoli tiene dietro Biagi, Morbidelli e Cola; Cappellari tenta il sorpasso su Cressoni ma la vettura americana si difende bene con la velocità. Contatto tra la Mercedes di Baldi e la Jaguar, ed il pilota ex CIVM viene centrato da Dionisio.
La gara viene neutralizzata con la safety car per rimuovere le vetture incidentate. Intanto si ferma Michela Cerruti molto probabilmente per un problema tecnico. Di nuovo in battaglia, Herbert attacca e sorpassa Morbidelli; Cressoni arriva lungo al tornantino e viene superato da Cappellari. Grande recupero per Ghedina che partiva dal fondo dello schieramento. Giro veloce di Alberto Cola, i due piloti di formula 1 si scambiano la posizione e ci prova anche Cola, ma rimedia una sportellata dall'inglese. A quattro minuti dalla fine Biagi riesce a superare Pigoli, scompostosi in uscita di curva su una macchia d'olio e poco più dietro Cola ripassa Herbert. Si instaura così una vera e propria battaglia per il terzo posto tra Morbidelli e Pigoli che resiste e mantiene la terza piazza.
Vittoria di Gigi Ferrara e dietro, Biagi, Pigoli, Morbidelli, Cola, Cappellari.

Prima della partenza di gara 2 viene esposto il cartello che indica gara bagnata. Griglia di partenza invertita, con la Chrysler di Cressoni in testa; Del Castello supera Cressoni che alla prima frenata si riprende la posizione. Incredibilmente, a conferma della supremazia delle Mercedes su questo tracciato, a metà del primo giro Pigoli è già in testa seguito da Cressoni e Gigi Ferrara, già terzo (partito in ottava posizione per la griglia invertita prevista dal regolamento). Le due Mercedes e le Chevrolet, molto veloci su dritto, mettono in difficoltà le BMW. Al tornantino Gigi passa Cressoni ed è secondo; al terzo giro Morbidelli e Biagi superano Herbert e danno il via alla rimonta; errore di Del Castello alla frenata che perde alcune posizioni e si trova a lottare con L'Audi di Alberto Cola. Biagi supera il compagno squadra Cappellari e si mette negli scarichi di Cressoni. Battaglia tra Cola e Del Castello.
Gigi intanto supera Pigoli e va in testa con analoga manovra fatta in gara 1. Ritiro per Gabellini dopo un contatto. L'inglese Herbert va all'attacco di Biagi e supera anche Cressoni che commette un errore. Uno scatenato Alberto Cola battaglia con la Lumina di Zadotti e la Chrysler di Cressoni. Continua la gara in solitario delle due Mercedes che viaggiano in testa alla classifica. Dietro Cappellari e Morbidelli battagliano per il quinto posto che consentirebbe al il pilota marchigiano di guadagnare punti importanti. Ghedina tenta di strappare la nona posizione a Cressoni; ancora battaglia tra i due piloti della BMW. Biagi continua a spingere e guadagna decimi sul pilota inglese terzo in classifica. Intanto poco dietro continua la lotta tra compagni di squadra BMW Cappellari e Morbidelli che riesce a strappare la quinta posizione. Romani e Cressoni entrano in contatto e finiscono entrambi nella sabbia. Luigi Ferrara inizia l'ultimo giro, Biagi è vicinissimo alla Lumina del pilota ex formula 1 e tenta il sorpasso alla frenata del tornantino. ma è troppo lontano da Herbert che per altro chiude bene la traiettoria. L'inglese ha difficoltà con il posteriore e cerca di difendersi con la velocità; poi lo aiutano anche le bandiere gialle.
Successo quindi anche in gara 2 per il nostro Gigi Ferrara davanti a Pigoli, Herbert, Biagi, Morbidelli, Cappellari, Cola.

Dunque un Ferrara dominatore ad Hockenheim che dà al secondo, Pigoli (Mercedes C63 AMG), più di 4 secondi di distacco e più di 6 a Johnny Herbert (Chevrolet Lumina CR8); a questo punto Gigi entra di prepotenza tra i titani della Superstars Series 2010.

In classifica Thomas Biagi, sulla BMW M3 del Team BMW Italia, mantiene il comando della classifica della INTERNATIONAL SUPERSTARS SERIES, grazie ad un secondo ed un quarto posto, seppur con una sola

lunghezza di margine proprio su Ferrara, 106 contro 105 punti, mentre Pigoli li segue a quota 88.

Nel frattempo...........

In attesa del prossimo appuntamento con la Superstars Series del 25 luglio sulla pista toscana del Mugello, ci giungono notizie sul tanto atteso esordio nella categoria della Porsche con la Panamera S, che certamente , appena in gara, dividerà a metà il cuore di buona parte dei nostri lettori, specialmente i porscisti, fra Gigi Ferrara e la casa di Stoccarda.
Infatti si sono conclusi a Vallelunga i due giorni di test della Porsche Panamera S: ottimi i riscontri ottenuti da Fabrizio Giovanardi, noto ed esperto pilota ingaggiato per l'occasione dalla Casa tedesca.
Responso assolutamente positivo per i due giorni di test "no-stop", svolti sabato 19 e domenica 20 giugno dalla N.Technology, che ha proseguito il lavoro di sviluppo sulla nuova Porsche Panamera S in procinto di debuttare nella SUPERSTARS SERIES in occasione del prossimo appuntamento del Mugello in programma nel weekend del 25 luglio.

La Porsche Panamera S

A portare in pista la vettura tedesca sul tracciato capitolino è stato il pilota ufficiale Fabrizio Giovanardi, che ha provato varie soluzioni di set-up, senza puntare ad ottenere un riscontro cronometrico di rilievo. L'obiettivo, come ha anche affermato il team manager Tiziano Minuti, è stato quello di osservare il comportamento della Porsche Panamera S in relazione alle differenti tarature adottate. «Siamo estremamente soddisfatti. - ha affermato Minuti - Non abbiamo accusato un solo inconveniente e, in compenso, abbiamo cercato di capire come funziona la vettura, che si è rivelata molto sensibile alle regolazioni».
Ben 32 le tornate completate sabato dal pilota emiliano, che domenica ha avuto la possibilità di girare più a lungo ed in condizioni sia di asciutto che di bagnato. Un elemento quest'ultimo particolarmente importante per la squadra, che ha potuto in tal modo ottenere diversi tipi di indicazioni. «Abbiamo girato prevalentemente con molto carico di benzina e gomme usate. - ha continuato Minuti - Dovevamo entrare in possesso dell'abc di questa vettura e non cercare subito di ottenere il "tempone"».
Per la cronaca, dopo avere fermato sabato i cronometri su un migliore 1'42"736, domenica Giovanardi ha messo a segno il responso di 1'42"704 nel primo dei quattro turni effettuati.

Per Gigi Ferrara invece, un fine settimana di pausa relativa, dopo il lungo weekend di Hockenheim, che ha visto di fatto impegnato il team CAAL Racing a Magione. Sabato 19 giugno, sul tracciato umbro, la squadra di Corrado e Luca Canneori è stata presente con le due Mercedes C63 AMG di Luigi Ferrara e David Baldi, i quali hanno tuttavia completato solamente pochi passaggi.

MUGELLO 24 e 25 luglio 2010

Biagi e Ferrara, lotta per la classifica
I due divisi da solo un punto, dopo la tappa di due gare, vinte da Giovanardi e Pigoli

Le prove

Il weekend del Mugello inizia sotto il segno della Porsche Panamera S. Al debutto nella Superstars Series con Fabrizio Giovanardi, la sportiva della Casa di Stoccarda ha dominato la sessione di qualifiche ed è stata l'unica ad infrangere la barriera dei 2'00". Esordio e pole per il pilota di Sassuolo che si conferma subito uno dei protagonisti di un campionato che , oltre ad arricchirsi di un altro marchio blasonato, acquisisce ancora maggiore interesse nella sfida tra differenti brand e piloti al "top".
Secondo miglior tempo per la BMW condotta da Thomas Biagi, attuale capoclassifica, con dietro di lui, nell'ordine , gli altri conduttori BMW Gianni Morbidelli, Stefano Gabellini, Christian Montanari, Luca Cappellari; settimo il nostro Gigi Ferrara con la sua Mercedes C63 AMG tallonato dalla gemella guidata da Max Pigoli.
Nono tempo alla Chrysler 300C di Matteo Cresoni e decimo alla Mercedes C 63 AMG condotta dal compagno di scuderia di Gigi, Francesco Sini.

La gara

Al Mugello la quinta prova del Campionato Italiano della Superstar Series, tappa che ha regalato tante emozioni. Il pilota pugliese Gigi Ferrara ha conquistato per due volte il podio, sia in gara uno che in gara due, portandosi a una sola lunghezza dal leader della classifica Nazionale, Thomas Biagi.
Nella prima competizione, però, Gigi si è dovuto arrendere alla superiorità della storica scuderia N.Technology, con la Porsche Panamera guidata da Fabrizio Giovanardi. Uno spettacolare duello con la Mercedes C63 di Ferrara, per cinque giri consecutivi, che alla fine ha visto il trionfo di Giovanardi.
Come avevamo annunciato nel paragrafo precedente, cuore a metà per molti fra Gigi e la Porsche Panamera, ancora di più in questo entusiasmante testa a testa: che spettacolo, ragazzi !!
Al via vanno davanti a tutti le Mercedes di Gigi Ferrara e Max Pigoli con dietro la Chrysler di Cressoni mentre scivola al quarto posto la Panamera S di Giovanardi (poleman).

Nel primo giro questi ultimi due si scambiano più volte le posizioni con audaci sorpassi in staccata ma, alla fine della scaramousce, la Tedesca prevale sull'Americana. E così Giovanardi si lancia all'inseguimento delle due Mercedes di testa, mentre Cressoni finisce in testacoda e si insabbia. Giovanardi è scatenato con la sua Porsche Panamera S e sorpassa prima Pigoli e poi il nostro Gigi Ferrara che si dimostra il solito osso duro e poco dopo si riprende la testa della corsa, mentre Morbidelli (BMW) sorpassa Pigoli e si accoda a Giovanardi. Questi, dal canto suo, si rende protagonista di una staccata al limite alla Scarperia nella quale sopravanza Gigi Ferrara e dal quel momento in poi acquisisce un po' di vantaggio, approfittando per altro della bagarre che si sviluppa dietro di lui fra Ferrara, Morbidelli, Pigoli e Biagi.
Al sesto giro Gigi è costretto a cedere il passo a Morbidelli e mentre dietro di lui si fa aspra la lotta per le altre posizioni, utili per l'acquisizione di punti classifica.

Classifica di Gara 1:
1° Fabrizio Giovanardi (Porsche Panamera S);
2° Gianni Morbidelli (BMW M3 E92);
3° Gigi Ferrara (Mercedes C63 AMG);
4° Thomas Biagi (BMW M3 E92);
5° Max Pigoli (Mercedes C63 AMG)

La Panamera S di Giovanardi all'arrivo

In Gara due, competizione ancor più combattuta, con le Mercedes subito in attacco.
Partenza da manuale per Gigi Ferrara, scattato dalla terza fila ed in testa alla prima curva davanti all'altra Mercedes di Max Pigoli e la BMW di Ghedina. Quarto è Cappellari, avviatosi dalla pole position, attaccato dai suoi compagni di squadra Gabellini e Morbidelli. Al secondo giro però Max Pigoli forza il ritmo e sorpassa Gigi portandosi al comando della corsa e Gabellini supera Cappellari mentre, poco dietro, Fabrizio Giovanardi mantiene l'ottavo posto della griglia di partenza con la sua Porsche Panamera S.
Negli ultimi minuti gli animi si accendono: Gabellini - alla guida della delle BMW M3 del Team BMW Italia - prosegue il suo inseguimento ai battistrada e, dopo alcuni tentativi, riesce a sopravanzare anche Gigi Ferrara portandosi così al secondo posto e cercando perfino di attaccare la prima posizione di Max Pigoli.
Il pilota Bmw supera l'avversario per pochi metri ma poi finisce largo, lasciando il posto anche a Ferrara e Morbidelli e finendo quarto, davanti a Ghedina e a Cappellari. Thomas Biagi al settimo posto, ottavo Matteo Malucelli con la Chevrolet, nona la Panamera e Sandro Bettini a chiudere la decade con la Maserati Quattroporte.

Classifica di Gara 2:
1° Max Pigoli (Mercedes C63 AMG);
2° Gigi Ferrara (Mercedes C63 AMG);
3° Gianni Morbidelli (BMW M3 E92);
4° Stefano Gabellini (BMW M3 E92);
5° Kristian Ghedina (BMW M3 E90).

In classifica generale Biagi mantiene il comando a 116 punti, ma solo una lunghezza lo divide da Ferrara, a 115. Pigoli invece si porta a 111 punti. Il prossimo appuntamento per la Superstar Series sarà sul circuito di Varano de' Melegari a Parma, il 28 e il 29 agosto.

VARANO de MELEGARI 28 e 29 agosto 2010

Le prove

Sarebbe meglio non parlarne. Chiamatela come volete, sfortuna, sfiga, iella, ma per Gigi Ferrara comincia proprio male il weekend parmense.
Quasi subito un'uscita di pista, nella quale danneggia l'avantreno, che non gli consentirà di acquisire un tempo in prova ufficiale. Niente da fare; non c'è tempo per riparare la macchina prima della fine della sessione di prove. Domani si parte in ultima fila. Gigi dovrà tirar fuori il meglio di se per rimontare. A seguirlo da vicino c'è anche stavolta (come al Mugello ed a Vallelunga) il nostro coordinatore Mimmo Bellini, con qualche altro amico del Gigi Ferrara Fan Club e..... la fiducia non manca.

Gigi in coda alla partenza di Gara 1

La gara

Alla partenza lanciata di gara 1 è da subito la BMW di Biagi a portarsi al comando, davanti alla vettura del compagno di squadra Gabellini, mentre la Michela Cerruti (Mercedes C63 AMG), alla prima curva va sulla sabbia riuscendo poi a rientrare in gara ma in ultima posizione. Max Pigoli riesce a mantenere il terzo posto con la sua Merceds C 63 AMG nero opaco. Subito dietro si instaurano battaglie per le posizioni di rincalzo, alcune con contatti spettacolari nei quali sono coinvolti Russo (BMW) e Linos (Jaguar XF) e poi Baldi (BMW) e Cesari (Chrysler).

La fiducia degli amici di Gigi comincia ad essere premiata: a metà gara ha già compiuto un'ottima rimonta e, come già detto partito in ultima posizione, ora è settimo, dietro a Cappellari e Morbidelli. Quest'ultimo all'ottavo giro supera Kristian Ghedina e risale quarto; ben presto alle calcagna di Pigoli, lo mette sotto pressione, ma l'esperto pilota comasco della Mercedes non cede e conserva la terza posizione.
Chi cede invece negli ultimi secondi di gara è l'ex campione dello sci Ghedina, costretto a lasciare il passo sia a Cappellari che a Gigi Ferrara, finendo così settimo.

Classifica di Gara 1:
1° Thomas Biagi (BMW M3 E92);
2° Stefano Gabellini (BMW M3 E92);
3° Max Pigoli (Mercedes C63 AMG);
4° Gianni Morbidelli (BMW M3 E92);
5° Luca Cappellari (BMW M3 E92);
6° Gigi Ferrara (Mercedes C63 AMG);
7° Kristian Ghedina (BMW M3 E90);
8° Ermanno Dionisio (AUDI RS4);
9° Alessandro Gabrielli (AUDI RS4);
10° Alex De Giacomi (BMW 550i);
11° "Linos" (Jaguar XF).

Con l'AUDI RS4 di Dionisio in pole position, gara 2 vede subito la BMW di Cappellari prendere il comando, seguita dalla Mercedes di Max Pigoli. Dionisio, nel corso del secondo giro, perde la terza posizione a vantaggio di Gigi Ferrara che, maestro delle staccate al limite, lo passa in fondo al rettilineo della partenza.
Intanto, dietro questi primi quattro, si accodano le BMW di Morbidelli e Biagi seguite a loro volta dalla Jaguar di "Linos" in settima posizione. Intorno all'ottavo minuto di gara Biagi e "Linos" sopravanzano Morbidelli, ma raggiungere i primi tre lì davanti è impresa impossibile. Poco dopo Thomas Biagi va fuori pista ed esce definitivamente di scena, mentre uno scatenato Morbidelli supera prima "Linos" e poi Dionisio, portandosi in quarta piazza. Ma nella Superstars Series nulla è definitivo fino all'ultimo secondo di gara, tant'è che Dionisio si riprende nel finale la quinta posizione ai danni di "Linos".

Classifica di Gara 2:
1° Luca Cappellari (BMW M3 E92);
2° Max Pigoli (Mercedes C63 AMG);
3° Gigi Ferrara (Mercedes C63 AMG);
4° Gianni Morbidelli (BMW M3 E92);
5° Ermanno Dionisio (AUDI RS4);
6° "Linis" (Jaguar XF);
7° Michela Cerruti (Mercedes C63 AMG);
8° Alessandro Gabrielli (AUDI RS4);
9° Mauro Cesari (Chrysler 300C SRT8).

Gigi sul terzo gradino di Gara 2

Anche se le vittorie di gara 1 e gara 2 sono andate a piloti della BMW, bravi a sfruttare il vantaggio delle loro più maneggevoli vetture su un circuito tortuoso come il "Riccardo Paletti" di Varano (PR), di fatto esce vincitore da questo week end il pilota comasco Max Pigoli, splendido cinquantenne, che con un 3° posto in gara 1 ed un 2° in gara 2, è riuscito a portarsi in testa

alla graduatoria provvisoria del Campionato Italiano Superstars, avvantaggiatosi per altro dall'uscita di pista di Biagi in gara 2.
Gigi Ferrara dal canto suo, ha confermato, qualora ve ne fosse bisogno, di essere il campione che è, ribaltando una situazione precaria in gara 1, finendo 6° e facendo gara accorta ed intelligente in gara 2 per salire sul terzo gradino del podio.

Alla fine di questo poker di appuntamenti, le graduatorie rispettivamente dei due Campionati, Italiano ed Internationale, sono le seguenti:

Campionato Italiano:

1° Max Pigoli (Mercedes)	***con punti 138***
2° Thomas Biagi (BMW)	***" 137***
3° Gigi Ferrara (Mercedes)	***" 133***
4° Gianni Morbidelli (BMW)	***" 111***

International Series:

1° Thomas Biagi (BMW)	***" 106***
2° Gigi Ferrara (Mercedes)	***" 105***
3° Max Pigoli (Mercedes)	***" 88***

Prossimo appuntamento con la Superstars Series al Paul Ricard (Francia) il 18 e 19 settembre, valido per entrambe le classifiche.

Poi Vallelunga (Roma) il 9 e 10 ottobre, **appuntamento per il quale il GIGI FERRARA FANS CLUB sta organizzando una uscita di gruppo** per sostenere Gigi (**informazioni presso la segreteria dell'Associazione**).

Ultima tappa, Kyalami (Sud Africa) il 28 novembre.

Facendo gli opportuni scongiuri, entrambe le classifiche sono alla portata del nostro Ferrara.

Quindi, incrociando le dita:

<< in bocca al lupo, Gigi !!!>>.

28-29 Agosto Circuito internazionale del Mugello

Quarta prova del DUNLOP CUP 1000 e Trofeo Ghiselli

Per ingannare la pausa estiva troppo lunga del suo campionato (CIV Superbike) il nostro centauro Flavio Gentile ha pensato bene di partecipare ad un paio di gare nello stesso week end sul bellissimo circuito toscano del Mugello. Basta una telefonata per convincere l'amico e compagno di moto club Giandomenico Montrone a prestargli la sua nuova Suzuki Gsx 1000, che con poche modifiche per rispettare le regole in tema di sicurezza diventa una prestante moto da corsa. Lo scopo è passare un simpatico week end di allenamento in compagnia della banda di piloti che solitamente affolla gli autodromi in occasioni di gare e trofei nazionali, sport e divertimento fuori dalle pressioni del campionato a cui si partecipa. La Dunlop offre gentilmente assistenza e così il nostro Flavio partecipa alla prima gara del programma, il Trofeo Ghiselli classe Open, nelle prove ha ottenuto il 14° tempo, ci sono piloti e moto nelle parti alte della classifica degni di nota, ma è soprattutto la sua suzuki praticamente di serie a risentirne sui lunghi rettilinei del Mugello. Ma la gara è un'altra cosa, si può gestire la prestanza fisica e quindi la costanza, 10 giri che alla fine vedono Gentile chiudere la gara al sesto posto con un tempo sorprendente per i mezzi a disposizione (causa ferie e mogli non era presente in pista alcun meccanico). Ma la vera sorpresa del week end deve ancora arrivare, nel pomeriggio si corre la gara del Dunlop Cup 1000, dove pur essendoci concorrenti con moto di livello superiore si gareggia tutti con le stesse gomme e dunque il fattore umano si accentua. La sfida è davvero tirata, Flavio Gentile si esalta da metà gara in poi e migliora il suo tempo scendendo rispetto le prove, perde qualcosa nel dritto ma poi nelle esse e nelle "arrabbiate" fa la differenza e si aggiudica la gara! Una bella emozione tornare alla vittoria soprattutto se si considera il clima della trasferta e la moto utilizzata per la prima volta e messa a punto "telefonicamente". Una pagina di sport d'altri tempi in cui andare a fare una gara era quasi una vacanza e non un duro impegno agonistico, la dimostrazione che alle volte basta poco per esser grandi senza strafare! Prossimo appuntamento con il CIV alla guida della Ducati Superbike del Team Althea il 19 settembre a Misano Adriatico.

(Roberto Schena)

LA PAROLA ALL'ESPERTO

Rubrica di aggiornamento ed approfondimento normativo sul Codice della Strada e di educazione stradale

In questo numero:

Le modifiche al Codice della Strada introdotte dalla Legge 120/2010

A cura di Lorenzo De Leonardis

Numerose le modifiche al Codice della Strada apportate dalla Legge n. 120 /2010 approvata definitivamente dal Senato il 28 luglio scorso.

La maggior parte di esse riguarda meramente parti tecniche del Codice, appannaggio quasi esclusivo degli addetti ai lavori, siano essi operatori di Polizia Stradale o Periti di infortunistica o Avvocati specializzati. Una parte consistente però si rivolge alle violazioni commesse dai conducenti dei veicoli, e perciò riguarda la categoria dei nostri lettori. Evidenzieremo quindi le norme che ci potrebbero interessare maggiormente e più da vicino cercando, quando possibile, di approfondirne i contenuti.
Seguendo lo stesso ordine del Codice, troviamo subito all' **Art. 15** una nuova violazione commessa da chi insozza la strada o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento , punita con la sanzione di 100 euro (in precedenza la norma era sancita dall'Art. 34 bis e prevedeva la sanzione di 500 euro, divenendo così di difficile applicazione da parte degli Operatori di Polizia, considerando spesso la sanzione esagerata per chi, ad esempio, operazione comunque assolutamente riprovevole, svuotava sulla strada, magari fermo al semaforo, il contenuto del suo posacenere).
Altra novità riguarda l' **Art. 80** che regolamenta l'obbligo di sottoporre i veicoli a Revisione periodica. In precedenza, chi veniva sorpreso alla guida di un veicolo con "la revisione scaduta", come si usa dire volgarmente, era sanzionato con il pagamento di una somma di 155 euro; la carta di circolazione veniva ritirata dall'organo accertatore e trasmessa alla MCTC competente, per cui il proprietario era costretto a rivolgersi ad agenzia di pratiche auto per il rilascio di un permesso provvisorio sostitutivo della carta di circolazione onde poter raggiungere la sede della MCTC per il collaudo di revisione. La modifica apportata, nel generale indirizzo della Pubblica Amministrazione dello snellimento delle pratiche burocratiche, pur mantenendo inalterata la sanzione pecuniaria, di fatto riduce i tempi e gli oneri per il conducente/proprietario: l'operatore di Polizia Stradale (o organo equivalente) annota sulla carta di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino alla effettuazione della revisione e gli consente di circolare fino al raggiungimento o di un'officina autorizzata per la revisione veicoli o della sede della MCTC più vicina.
Novità importante, che ci equipara a molti paesi europei, è la norma introdotta dall' **Art. 100** che al **comma 3-bis** stabilisce che le targhe degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi sono personali, non possono essere abbinate contemporaneamente a più di un veicolo e sono trattenute dal titolare in caso di trasferimento di proprietà, esportazione all'estero, sospensione o cessazione della circolazione. Tale nuova disposizione sarà esecutiva solo dopo che il Ministero competente avrà stabilito le modalità operative nel Regolamento di esecuzione da emanarsi entro un anno dall'entrata in vigore della legge 120/2010 (n.d.r. - entro agosto 2011).
Nonostante il Codice della Strada, alla luce dei recenti aggiustamenti, sia molto più severo con i giovani rispetto al passato (e più avanti vedremo perché e come), alcune norme sono invece loro favorevoli. Sarà ammessa infatti, come sancito dall' **Art. 115 comma 1-bis**, la guida

accompagnata per potersi esercitare in auto a partire dai 17 anni di età. Attenzione però a particolari prescrizioni: innanzitutto il veicolo adoperato, di massa a pieno carico non superiore a 35 q.li, non deve superare i 70 kW di potenza e 55 kW/t di rapporto potenza/massa a vuoto (novità introdotta dall' Art. 117 "Limitazioni della guida nel primo anno dalla data del rilascio della patente di categoria B"); l'accompagnatore deve essere titolare di patente B da almeno dieci anni; l'esercitazione dev'essere autorizzata dal competente ufficio MCTC previa richiesta del genitore (o tutore) del minore che comunque deve aver precedentemente effettuato almeno 10 ore di esercitazione presso una scuola guida autorizzata, di cui almeno quatto in autostrada o strada extraurbana e due in condizioni di visione notturna. Inoltre il veicolo dovrà essere contrassegnato da dalle lettere alfabetiche "GA" (alcuni anni fa, norma poi abrogata, era obbligatorio esporre la lettera "P"). Anche questa norma comunque sarà esecutiva non prima dei quattro mesi entro i quali il Ministero dovrà redigerne le Norme attuative.

Come già accennato al paragrafo precedente, l' **Art. 117** stabilisce alcune limitazioni nella guida: al **comma 2** infatti sancisce che per i primi tre anni dal conseguimento della patente B non è consentito il superamento della velocità di 100 Km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali. Inoltre al **comma 2-bis** si prevede che ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dalla data del rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Si noti bene che tale norma non riguarda solo i giovani neopatentati, ma anche chi, a qualsiasi età, consegue la patente di guida, ivi compresi coloro ai quali la stessa, già posseduta, è stata revocata, sia con un provvedimento sanzionatorio, sia per la perdita dei requisiti psicofisici. In pratica, questi ultimi soggetti, sebbene già patentati, dovranno cominciare tutto d'accapo. Tale norma sarà esecutiva a partire dal 9 febbraio 2011.

Una modifica al **comma 5 dell' Art. 126** stabilisce che all'atto del rinnovo della validità della patente di guida, mentre fino ad oggi il Ministero faceva pervenire per posta un tagliandino di convalida da apporre sulla patente, lo stesso Ministero spedirà al titolare, con lo stesso mezzo postale, un duplicato della patente aggiornato, con l'impegno da parte del ricevente, di distruggere il vecchio documento una volta in possesso del nuovo.

A proposito del **126 bis** (patente a punti), segnaliamo la riduzione da 5 a 3 dei punti da sottrarre in caso di violazione dell' Art. 142 per superamento del limite di velocità di oltre 10 km/h ma non oltre i 40 km/h e da 10 a 6 per chi supera i limiti di velocità di oltre 40 km/h ma non oltre i 60

km/h. La sanzione pecuniaria però in questo caso è più salata: si passa infatti dai 370 euro ai 500 euro. Chi dovesse essere "beccato" alla guida ad una velocità di oltre 60 km/h superiore a quella consentita, dovrà pagare una somma di 779 euro, invece dei 500 previsti prima della modifica, oltre alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi ad un anno.

Con la modifica dell' **Art. 152**, si obbligano tutti i veicoli ad accendere nelle ore diurne le luci di posizione anche nei centri abitati.

Le multe sono più salate anche per gli autisti che trasportano cose o persone, quando non rispettano i turni di riposo come stabiliti dal Regolamento CE n° 561/2006, in solido con le Ditte per le quali svolgono l'attività, alle quali, in caso di recidività, può essere temporaneamente o definitivamente revocata la licenza di trasporto, come specificato nell' **Art. 174**.

Una novità anche per i ciclisti che dovranno indossare il giubbino rifrangente o le bretelle rifrangenti se circolano fuori dai centri abitati mezz'ora prima dell'alba o mezz'ora dopo il tramonto o comunque in galleria (**Art. 182** – disposizione esecutiva dal 1° ottobre 2010).

Inasprite anche le sanzioni previste dall' **Art. 186** (Guida sotto influenza dell'alcool), che avevamo approfondito nel primo Notiziario Power Car. Nel nuovo testo, allo stesso articolo, si stabilisce che, qualora la violazione abbia previsto sanzioni penali, con decreto penale di condanna, la pena detentiva e/o pecuniaria, se non vi è opposizione dell'imputato, può essere commutata in prestazioni di lavoro di pubblica utilità, ovviamente non retribuite, da effettuarsi preferibilmente nei settori della sicurezza ed educazione stradale. Questa novità, introdotta dal **comma 9-bis dell'Art. 186**, è già operativa.

Ma le novità più sostanziose , in particolare per quanto sancito dall'Art. 186 , sono contenute nel disposto dall' **Art. 186-bis**, che si occupa esclusivamente di chi guida sotto l'influenza dell'alcool essendo ***di età inferiore a 21 anni, o neopatentato o esercitante la professione di trasporto di persone e cose***. La norma fa assoluto divieto di assunzione di sostanze alcooliche, anche in quantità minime, ai soggetti sopra citati, con sanzioni inasprite rispetto a quanto stabilito dalla normativa (vedi Power Car – Notiziario n°1) prima dell'entrata in vigore delle ultime modifiche.

Addirittura, per i minorenni sorpresi alla guida di veicoli per i quali sono abilitati, che risultino aver assunto sostanze alcooliche, si prevede il rinvio a 19 anni dell'età per conseguire la patente B ed a 21 anni se il tasso alcolemico sia stato superiore a 0,5 grammi/litro. ***I giovani sono avvisati: << Non bevete se dovete mettervi alla guida,***

anche del vostro motorino !!! >>. Quanto sopra è analogo per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

L' Art. **189 comma 9-bis** introduce una sanzione di euro 389 per chi, coinvolto in un incidente con un animale d'affezione (esempio cane o gatto), da reddito o appartenente a specie protetta, non si ferma per assicurare un tempestivo intervento di soccorso per l'animale che ha subito il danno.

Un'altra novità, non trascurabile e che questa volta riguarda gli Uffici di Polizia preposti alla notifica delle multe, è contemplata nell' **Art. 201**. Qui infatti viene stabilito che il tempo massimo per la notifica del Verbale di accertamento di una violazione al Codice della Strada non possa esser superiore a 90 giorni da quando è stata commessa la violazione, a modifica del precedente periodo stabilito in 150 giorni. Gli uffici amministrativi dei vari corpi di polizia dovranno quindi essere più celeri in quanto, come noto, la ritardata notifica comporta il diritto di annullamento/archiviazione del verbale da parte del sanzionato, da far valere comunque tramite apposito ricorso amministrativo (Prefetto del luogo) o giurisdizionale (Giudice di Pace).

Una nuova norma, costituita dall' **Art. 202 bis**, consente a chi versa in condizioni reddituali inferiori a quelle stabilite nella norma stessa, di effettuare pagamento rateale della sanzione comminata per violazione alle norme del Codice della Strada. Un'iniziativa degna di plauso, tesa ad evitare lunghi, spesso inutili e costosi contenziosi, nonché mortificanti provvedimenti di fermo del veicolo per chi li subisce.

Per quanto attiene poi i tempi tecnici attinenti i ricorsi giurisdizionali presentati innanzi al Giudice di Pace, la nuova norma di cui all' **Art. 204 bis comma 3**, stabilisce che non è più dovuto il pagamento di una somma di denaro (sempre proporzionale alla sanzione per cui si è presentato il ricorso); infatti tale clausola, in vigore dallo scorso gennaio, era stata definita illegittima dalla Corte Costituzionale. L'articolo detta inoltre il tempo massimo intercorrente fra la notifica del decreto dell'udienza di comparizione e l'udienza di comparizione stessa, che non potrà superare i trenta giorni.

Per chi ha invece avuto la sfortuna di vedersi sospesa la patente, la modifica dell' **Art. 218** gli consente ora di richiedere al Prefetto competente per territorio, un permesso di guida a fasce orarie per potersi recare al lavoro, se impossibilitato con altri mezzi. Complessivamente però il periodo di sospensione della patente si allungherà in proporzione alla quantità di ore di permesso eventualmente accordate al richiedente.

L' **Art. 218 bis** è stato introdotto ex novo nel Codice della Strada e riguarda l'applicazione della sospensione della patente per i neo-patentati, o meglio per coloro che hanno conseguito la patente A e/o B nei tre anni precedenti alla commissione di una violazione per la quale il Codice prevede la sospensione della patente. Per coloro che dovessero trovarsi in tale fascia, l'eventuale sanzione accessoria è aumentata di un terzo alla prima violazione ed è raddoppiata per le violazioni successive.

In caso di revoca della patente di guida (**Art. 219**), in base agli ultimi aggiornamenti, il destinatario del provvedimento non potrà guidare alcun veicolo, se non verosimilmente la bicicletta, prima dei due anni dalla revoca stessa. Tre anni se la norma violata attiene la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di droghe.

Infine, maggiore operatività viene data agli agenti di Polizia Stradale nell'ipotesi di reato per il quale è prevista la sanzione accessoria della sospensione o revoca della patente di

guida (**Art. 223**) o della confisca amministrativa o fermo amministrativo del veicolo (**Art. 224-ter**), casi nei quali i suddetti Operatori di Polizia debbono ritirare immediatamente la patente nella prima ipotesi e procedere al sequestro o fermo del veicolo nella seconda , contrariamente a quanto in precedenza, attività appannaggio esclusivo delle Prefetture e dei Tribunali una volta ricevuto il rapporto/verbale redatto dagli Agenti accertatori.

Probabilmente la materia risulta pesante, è comprensibile, specie per chi non è pratico di leggi e normative; abbiamo cercato di snellire al massimo le questioni trattate dalla Legge di riforma per renderle più comprensibili, sottolineando solo e soltanto le norme che abbiamo ritenuto più interessanti per la maggior parte dei nostri lettori.

La Tecnica

L'elaborazione elettronica dei motori

(Parte Seconda)

A cura dell'Ing. Antonio Cofano

Come già accennato nella prima parte, negli ultimi dieci anni abbiamo assistito ad una vera rivoluzione del concetto di automobile e della sua gestione. Il segreto di tutto questo è nella parola, un po' criptica, FLASH-EPROM. Le memorie a semiconduttore sono entrate da oltre 30 anni nella vita quotidiana, ma la loro programmazione era sempre un'operazione da effettuarsi prima della messa in servizio del veicolo. Problemi di tipo tecnologico impedivano ai costruttori di immettere sul mercato memorie non volatili a basso costo di produzione, grandi capacità di memorizzazione e facilità di riprogrammazione.

A partire dalla fine degli anni 90, il decollo della tecnologia FLASH ha consentito di avere memorie a bordo riprogrammabili con la stessa 5 Volt utilizzata per la loro alimentazione. E la riprogrammazione viene gestita direttamente dal microprocessore a bordo della stessa centralina. Le operazioni di riprogrammazione potevano essere svolte direttamente in concessionaria, a margine delle normali operazioni di tagliandatura. Da quel momento in poi le auto sono diventate non più dispositivi meccanici con elettronica a bordo, ma sistemi elettronici dedicati alla gestione di componenti meccaniche. Di fatto computer ambulanti...

Ovviamente, la tecnologia di riprogrammazione "in-field" (cioè dopo la messa in servizio) dei veicoli aveva come scopo quello di ridurre i tempi di messa sul mercato dei nuovi modelli e di conseguenza il costo di industrializzazione. Auto ancora non perfettamente a punto potevano già essere vendute, salvo poi essere totalmente riprogrammate al primo tagliando. Il veicolo diventava quindi un oggetto passibile di miglioramento durante la sua vita operativa.

Altrettanto ovviamente, dalla stessa porta in cui entravano i costruttori per riprogrammare le centraline gestione motore, sono entrati i tuners per poter modificare il comportamento del veicolo ed aumentarne le prestazioni. La rivoluzione era compiuta: non più officine iperspecializzate in grado di saldare e dissaldare con perizia componenti elettronici a montaggio superficiale, ma un semplice gesto di connessione alla linea diagnostica del veicolo.
L'elettronica del veicolo non più alla portata di pochi operatori specializzati ma di tutti coloro che avevano un minimo di dimestichezza con PC e strumentazione informatica di base. Questo, se da un lato ha permesso di allargare la potenziale clientela e ridurre i prezzi di tali operazioni, dall'altro ha prodotto notevoli problemi

di affidabilità, tanto da indurre le case costruttrici ad adottare specifici sistemi “anti-tuning”.

É bene a questo punto però fornire al lettore qualche elemento tecnico più approfondito: in particolare un chiarimento relativo alle somiglianze ed alle differenze fra il mondo dei personal computer, così come li conosciamo noi, ed il mondo dei computer dedicati alla gestione dei veicoli.

Alla base di tutto, anche i computer a bordo del veicolo seguono lo schema di base delle macchine di Von Neumann, ma la particolarità della loro applicazione richiede che alcuni componenti siano leggermente differenti da un comune PC: in particolare è necessaria la presenza di una sezione dedicata al trattamento di tutti i segnali analogici provenienti dai sensori e di un’altra dedicata alla generazione di tutti i segnali di pilotaggio per gli attuatori.

Nella tabella seguente è riportato un parallelo fra gli elementi interni ad un moderno computer per uso domestico ed una centralina gestione motore.

Si può notare facilmente come le analogie spesso si fermino solo agli aspetti architetturali più generali. Per il resto il computer a bordo del veicolo deve rispondere ad esigenze di robustezza assolutamente non richieste per il mondo consumer.

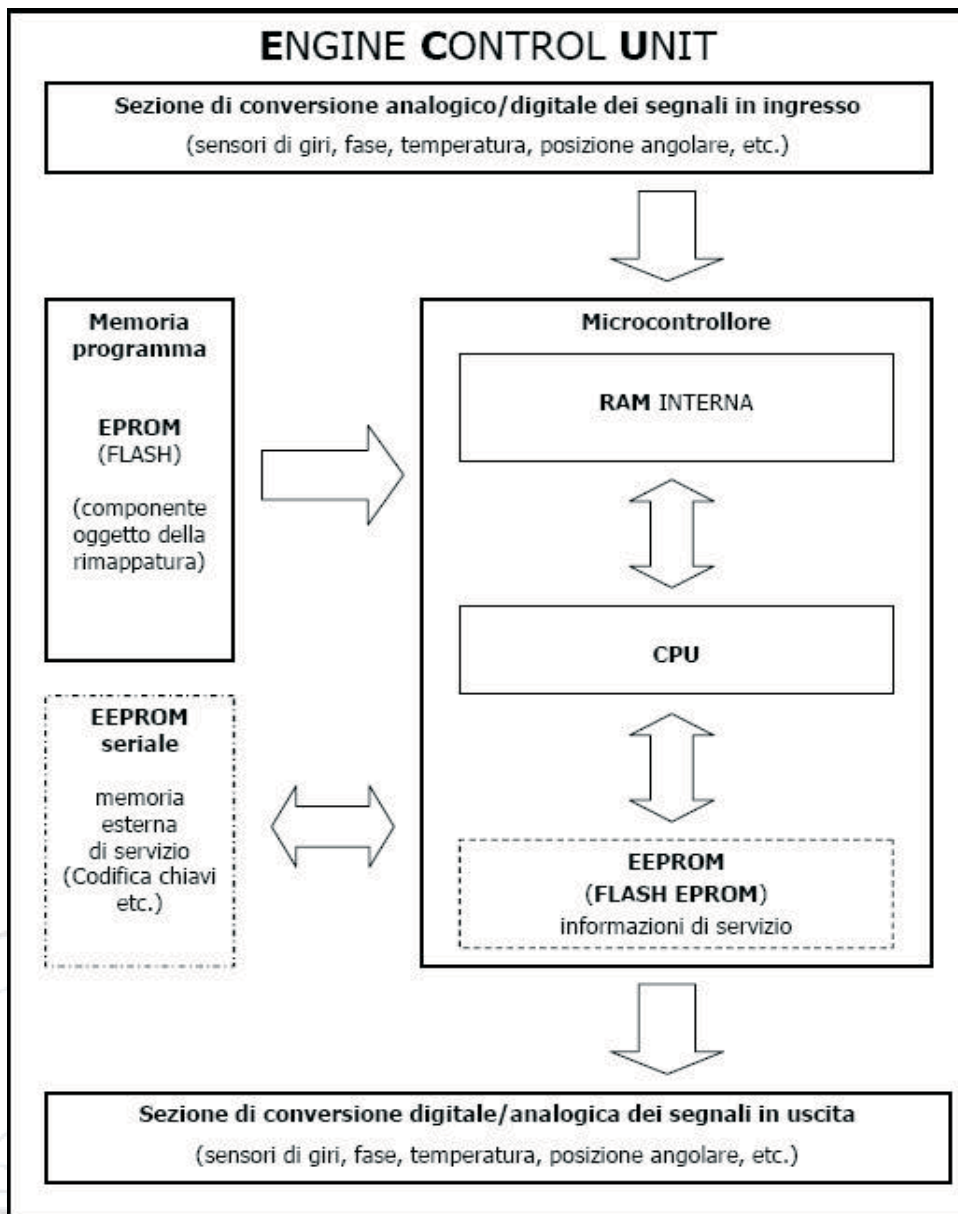
Scendendo ancor più nei particolari, è possibile ora comprendere meglio la figura seguente che riassume la struttura a blocchi di un generico calcolatore di iniezione/accensione di ultima generazione.
É da notare come il microcontrollore integri nei modelli più recenti una memoria di servizio e sulla scheda sia presente sia la FLASH-EPROM vera e propria (oggetto delle operazioni di rimappatura) che una EEPROM seriale dove sono memorizzate le

COMPUTER DOMESTICO	CENTRALINA GESTIONE MOTORE
Unità centrale di calcolo MICROPROCESSORE	**Unità centrale di calcolo** MICROCONTROLLORE (integra al suo interno molte porte di I/O)
Memoria di lavoro RAM (Random Access Memory) (Memoria ad Accesso Casuale)	**Memoria di lavoro** RAM (Random Access Memory) (Memoria ad Accesso Casuale) di solito integrata nel microcontrollore
Memoria programma base non volatile EPROM: (Read Only Memory) Nella EPROM di una scheda madre PC sono contenute tutte le istruzioni di base per il self-test all’accensione e per il controllo della scheda e delle periferiche a basso livello	**Memoria programma base non volatile** EPROM: (Read Only Memory) Nella EPROM di una ECU è contenuto anche l’intero programma per la gestione del motore, della diagnostica e della comunicazione con gli altri apparati elettronici del veicolo.
MEMORIA DI MASSA Hard Disk Nel supporto magnetico dell’hard disk vengono memorizzati dati e programmi applicativi	**MEMORIA DI MASSA** Assente E’ assente una memoria di massa di grandi dimensioni (il programma è già nel firmware). In realtà esiste una memoria di piccole dimensione chiamata EEPROM: in essa sono memorizzati dati di servizio come code, autoadattatività..

informazioni relative alla codifica ed alle funzioni antiavviamento (funzione immobilizzatore antifurto) del veicolo.
Di conseguenza ne discende che le operazioni di rimappatura in generale (a parte alcuni casi specifici) non abbiano influenza sui sistemi di protezione antifurto del veicolo.

Come abbiamo visto, tutte le centraline sono quindi costruite in tecnica digitale e dispongono di apposite linee di comunicazione con strumentazione esterna sia per la autodiagnosi che per (appunto) la riprogrammazione della memoria FLASH.

L'attenzione delle aziende produttrici di sistemi di soft-tuning si è quindi spostata dal miglioramento dei sistemi di analisi dei file memorizzati nelle FLASH-EPROM di bordo alla decodifica dei sempre più sofisticati sistemi di comunicazione seriale fra centralina e dispositivi esterni: i cosiddetti protocolli.

Di pari passo, sono stati sviluppati e messi sul mercato nuovi e potenti tester di riprogrammazione che sono in grado di comunicare con centinaia di differenti tipi di centralina gestione motore. Nella figura seguente è rappresentato

uno dei più famosi, il Genius prodotto dalla DIMSPORT di Alessandria.

Attraverso questo strumento, dotato tra l'altro di schermo touch-screen a colori, l'operatore riesce a connettersi al veicolo e portare a termine tutte le operazioni di identificazione e riprogrammazione necessarie. A titolo informativo, si riporta nella tabella seguente un elenco aggiornato dei protocolli di riprogrammazione per la sola marca Porsche. Come si può ben vedere, si riesce a riprogrammare praticamente tutto il parco auto Porsche attualmente in circolazione.

PORSCHE		
911 (993) 3.6 BITURBO GT2 (450 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
911 (996) 3.4 CARRERA/CARRERA 4 (300 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0080
911 (996) 3.4 CARRERA/CARRERA 4 (320 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0048
911 (996) 3.6 CARRERA S (320 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
911 (996) 3.6 GT3 (360 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0080
911 (996) 3.6 GT3 (381 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
911 (996) 3.6 TARGA (320 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
911 (996) 3.6 TURBO (420 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
911 (996) 3.6 TURBO GT2 (462 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
911 (997) 3.6 CARRERA/CARRERA 4 (325/345 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
911 (997) 3.6 GT3 (415 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
911 (997) 3.6 DFI CARRERA (345 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0171
911 (997) 3.6 TURBO (480 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0161
911 (997) 3.6 TURBO S (530 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0161
911 (997) 3.6 TURBO GT2 (530 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0161
911 (997) 3.8 CARRERA S (355 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
911 (997) 3.8 GT3 (435 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0161
911 (997) 3.8 DFI CARRERA S (385 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0171
BOXSTER (986) 2.5 24V (204 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0080
BOXSTER (986) 2.7 24V (220 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0048
BOXSTER (986) 2.7 24V (228 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
BOXSTER (986) 3.2 24V S (252 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0048
BOXSTER (986) 3.2 24V S (260 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
BOXSTER (987) 2.7 24V (240 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
BOXSTER (987) 2.7 24V (245 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
BOXSTER (987) 3.2 24V S (280 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0053
BOXSTER (987) 3.2 24V S (295/303 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
BOXSTER (987-II) 2.9 24V S (255 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
BOXSTER (987-II) 3.4 24V S (310 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
CAYMAN (987) 2.7 24V (245 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
CAYMAN (987) 3.4 24V S (295 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0132
CAYMAN (987-II) 2.9 24V S (265 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0161
CAYMAN (987-II) 3.4 24V S (320 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0161
CAYMAN (987-II) 3.4 24V DFI S (320 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0171
CAYENNE 3.2 V6 (250 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0028/0029
CAYENNE 3.6 V6 FSI (290 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0107
CAYENNE 4.5 V8 32V S (340 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0028/0029
CAYENNE 4.5 V8 32V TURBO (450 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0028/0029
CAYENNE 4.5 V8 32V TURBO S (500/521 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0028/0029
CAYENNE 4.8 V8 S (385 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0160
CAYENNE 4.8 V8 GTS (408 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0160
CAYENNE 4.8 V8 TURBO (500 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0160
CAYENNE 4.8 V8 TURBO S (550 HP)	Petrol / Benzina	FLASH_0160

Nella prossima puntata entreremo ancora più nello specifico e vedremo come si svolge un percorso completo di rimappatura per un sistema iniettore-pompa VAG.

CLASSIC & SPECIAL

FERRARI 365 GTB/4 "DAYTONA"

Ferrari 365 GTB/4 - 1° serie

La 365 GTB/4 e la relativa versione spyder GTS/4 fu prodotta dalla Ferrari tra il 1968 ed i 1974 in 1486 esemplari (1350 GTB e 136 GTS).
In onore della vittoria ottenuta nel 1967 dalla 330 P4 sul circuito americano, la nuova vettura sportiva di Maranello fu soprannominata "Daytona".
Presentata al salone dell'automobile di Parigi nel 1968 in versione coupé (GTB/4), la Daytona prese il posto nel listino Ferrari, della 275 GTB/4 , da cui ereditava il motore 12 cilindri a V con in testa
4 alberi a camme, due per bancata.
Elegante e sportiva, con portiere e cofani in alluminio, era uscita dalla penna di Pininfarina; la carrozzeria ricopriva un telaio a traliccio centrale completamente nuovo. Anche le novità tecniche erano moltissime rispetto al modello precedente: il motore era montato in posizione anteriore longitudinale, mentre il cambio manuale a 5 velocità era al retrotreno, in blocco con il differenziale autobloccante, secondo lo schema transaxle. Il retrotreno, inoltre, abbandonava l'ormai superato schema assale rigido per adottare una nuova geometria a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti. Per frenare, 4 dischi autoventilati con servocomando.
Alimentato da 6 carburatori doppio corpo, il V 12 di 4390 cc, con lubrificazione a carter secco (cioè con olio sempre in pressione e privo di coppa), sviluppava ben 352 CV che portavano la Daytona a 280 Km/h.

Ferrari 365 GTS/4 - 1° serie

Nel 1969, per soddisfare le richieste del mercato USA, venne presentata la versione spyder 365 GTS/4, con la stessa meccanica del coupé. Nel 1971 fu operato su entrambe le versioni, un piccolo restyling: fu eliminata la fascia in plexiglass trasparente di raccordo tra i fari, che divennero a scomparsa , e si operò un aggiornamento degli interni.

Ferrari 365 GTB/4 Daytona - 2° serie
Ferrari 365 GTS/4 Spyder - 2° serie

La Daytona 365 GTB/4 uscì dal listino Ferrari nel 1973 rimpiazzata dalla 365 GT4 BB, mentre la GTS/4 (la spyder) rimase ancora in produzione per un anno, fino a soddisfare gli ordini pervenuti dal mercato americano. Ricorderanno infatti i lettori, la fantastica Daytona spyder

nera della serie di telefilm "Miami Vice".

Replica Miami Vice

FERRARI 365 GTB 4 DAYTONA COMPETIZIONE

400 CV (stimati), 4.390 cm³, motore V12 con due alberi a camme in testa per bancata, cambio manuale transaxle a 5 marce, sospensioni a ruote indipendenti con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, freni a disco. Passo: 2.400 mm
La Ferrari 365 GTB 4 "Daytona" non era stata pensata né progettata per l'uso in competizione, ma come tutte le Ferrari possedeva requisiti fondamentali in tal senso: un motore potente e affidabile, un telaio adeguato in grado di assicurare eccezionale maneggevolezza, e una sofisticata aerodinamica. La velocità, la potenza e le doti aerodinamiche la rendevano adatta per le più importanti corse di durata del suo tempo, come Le Mans, Sebring e Daytona.
Luigi Chinetti fu il primo a dimostrare il potenziale agonistico della Daytona: la sua 12467, uno dei primi esemplari, con carrozzeria in alluminio, si classificò quinta assoluta a Le Mans nel 1971. In considerazione di questi promettenti primi tentativi e forse della pressione derivante dall'aumento dei costi dei prototipi da gara, la Ferrari alla fine decise di iniziare lo sviluppo della prima serie della Daytona Competizione. Lo sviluppo ebbe inizio nel reparto Assistenza Clienti nell'estate del 1971 e alla fine furono prodotte tre serie diverse, ognuna di cinque vetture. Più in particolare, le vetture della Serie III sono apparentemente simili ai loro immediati predecessori, ma piccole e importantissime modifiche sono visibili su questi ultimi e più evoluti esemplari delle Daytona Competizione. I tappi del serbatoio sono posizionati su entrambi gli alettoni posteriori per facilitare il rifornimento durante le corse di durata, la specialità della Daytona! I finestrini sono in vetro, come sulle serie precedenti, lo spoiler è più pronunciato e stretto, e la carrozzeria è in acciaio con cofani motore e bagagliaio in alluminio, per diminuire il peso.

Ferrari 365 GTB/4 Daytona interni

Oltre a modifiche a sospensioni e freni, sono state introdotte varie migliorie al motore inclusi differenti pistoni e bielle, alberi a camme con alzata valvole maggiorata, getti carburatore più grandi e un convogliatore d'aria fredda più grande, il tutto volto a ottenere maggiore potenza. Nel complesso, le Serie III sono le più evolute e potenti delle Daytona Competizione, anche se come accade con la maggior parte degli aspetti che riguardano Ferrari e il mondo delle corse, il continuo sviluppo e le migliorie apportate rendono quasi impossibile caratterizzare ogni serie in modo definitivo e senza eccezioni.

A dispetto delle numerose elaborazioni eseguite privatamente sulle Daytona, solo 15 vetture, costruite tra il 1971 e il 1973, sono da considerare le vere 365 GTB 4 Competizione, allestite dalla casa a Maranello. Si sono dimostrate straordinariamente valide in pista, assicurando vittorie di categoria a Le Mans nel 1972, 1973 e 1974. Fra l'altro, nel 1972 la 365 GTB 4 Competizione occupò le prime cinque posizioni della

classe GT a Le Mans, e il primo e secondo posto al Tour de France. Alla 24 Ore di Daytona del 1979, una 365 GTB 4 Competizione, vecchia di ben sei anni, si classificò seconda assoluta!
La Ferrari 365 GTB 4 Competizione presentata qui, telaio n. 16363, è la seconda delle Daytona Competizione Serie III costruite, e fu completata il 1° marzo 1973. L'auto, con guida a sinistra, fu comprata nuova dall'importatore Ferrari francese, Charles Pozzi SA di Paris-Levallois Perret, in Francia. Originariamente Rosso Chiaro, fu subito riverniciata in rosso e bianco, i colori del suo sponsor la società elettrica Thomson, dalla Carrosserie G. Rivillon di Parigi. Fu anche dotata di un piccolo spoiler anteriore sotto la griglia, studiato per assicurare velocità ancora più elevate sul rettilineo di Mulsanne a Le Mans. Per lo stesso motivo, fu montato anche un diffusore posteriore, una caratteristica che rende questa vettura unica e subito riconoscibile nelle fotografie scattate a Le Mans nel 1973.
La sua prima uscita in pista fu il 31 marzo alla giornata di prove a Le Mans: guidata da Jean-Claude Andruet, la vettura ottenne il 12° tempo più veloce.
Il giorno seguente la Daytona di Pozzi, guidata da Andruet e Bob Wollek, non solo segnò il giro più veloce di tutte le Daytona presenti, ma ottenne anche la vittoria di classe, e il terzo posto assoluto, alla corsa di 4 ore a Le Mans, veramente un fantastico secondo giorno di gara per la 16363!
In giugno, Pozzi iscrisse la vettura alla famosa 24 Ore di Le Mans per i piloti Claude Ballot-Léna e Vic Elford. Sulla griglia di partenza, la 16363 era una delle nove 365 GTB 4, iscritte da diverse scuderie, fra le quali la Ecurie Francorchamps, la J-C Bamford Excavators e la N.A.R.T. Considerando anche le nove Porsche 2.8 Carrera RSR e le tre Corvette, la classe GT sarebbe stata sicuramente molto combattuta. La Daytona n. 6 della N.A.R.T., guidata da Sam Posey e Milt Minter, rimase in testa alla classe GT per un po', ma poi la Daytona di Ballot-Léna/Elford la superò e terminò la corsa al sesto posto assoluto e prima nella classe GT.
La storia agonistica della 16363 non finì dopo la vittoria di classe a Le Mans. Nel 1975, la Pozzi SA vendette l'auto a Jean-Claude Bajol, di Tolosa in Francia, un collezionista Ferrari di vecchia data. Tre anni dopo, questi la vendette a Jean-Piere Delaunay, che nel 1982 corse con la vettura alla Super Sports Car di Montlhéry. Da Delauney la vettura passò a Mattey, alla fine degli anni Novanta venne venduta, tramite Gregor Fisken, ad Axel Schütte, e in seguito appartenne a Nicolaus Springer, di Gstaad in Svizzera.
Nel 1999, mentre era di proprietà di quest'ultimo, la 16363 venne affidata alle cure della DK Engineering di David Cottingham, nota per la preparazione per le gare e il restauro di vetture Ferrari. In quello stesso anno, Springer partecipò al Tour Auto, in Francia, dove la Daytona sponsorizzata Thomson veniva costantemente incitata dal pubblico francese.
L'attuale meticoloso proprietario, un pilota esperto e di successo nelle corse storiche, acquistò l'auto nel 2000 e partecipò subito a diverse manifestazioni,

Ferrari 365 GTB/4 Competizione

incluse lo Shell Ferrari Maserati Historic Challenge, la Targa Florio e il Tour Auto. Dopo molte vittorie, decise di portare l'auto alla Roelofs Engineering in Olanda per una preparazione completa dell'assetto e una ricostruzione totale di motore e cambio.
Da allora l'auto è stata utilizzata saltuariamente in manifestazioni europee e, più recentemente, alla Le Mans Classic nel 2008, dove è stata l'attrazione principale sia durante la corsa che durante i giri dimostrativi nel 40esimo anniversario Daytona.
Dopo la partecipazione alla Le Mans storica, la 16363 fu riportata alla Roelofs Engineering e completamente revisionata. Venne controllato il cambio e ricostruito il motore, proprio lo stesso motore che aveva portato la vettura alla vittoria di classe a Le Mans nel 1973.
In effetti, la 16363 è una delle poche Daytona Competizione con ancora tutti i suoi componenti originali, inclusi cambio e motore.
All'asta oggi dopo essere rimasta a lungo nella stessa proprietà, è pronta per essere presentata alle più importanti manifestazioni del mondo. Nella la sua esclusiva livrea Thomson, è una Ferrari da competizione simbolo, grazie alla sua gloriosa storia, ai 400 CV e all'eccitante rombo dello scarico che sicuramente ravviva ogni corsa in pista o su strada, compresi il Tour Auto e la Modena Cento Ore.
Numerosissimi i produttori di automodelli ispirati dalla "Daytona": qui una vecchia Polistil del 1981 in scala 1:43 (foto 8) (Collezione privata di mio figlio Christian) .

Polistil 1981

POWER CARINE

a cura di lorenzo de leonardis

Rubrica di automodellismo

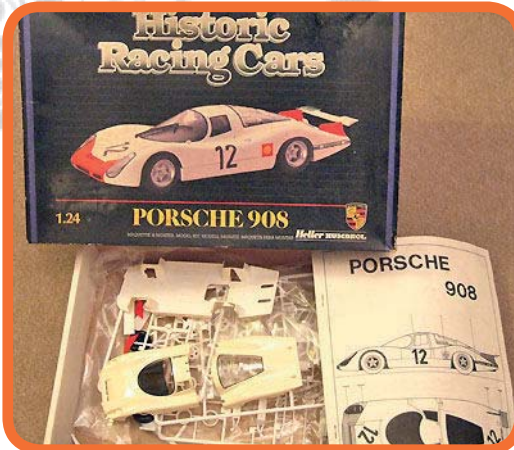
con la collaborazione di

Se ti prudono le mani . . .

Nel numero precedente del Notiziario Power Car ho brevemente illustrato come da un rottame di modellino scala 1:22 (e similari) è possibile ottenere, con un po' di esperienza, pazienza ed un pizzico di fantasia, un vero e proprio gioiellino, personalizzato e perciò esemplare unico, che lo rende ancora più apprezzabile dal punto di vista modellistico.

L'approccio ad un'attività così rilassante (anche se richiede la massima concentrazione) può avvenire attraverso l'acquisto, magari nei negozi specializzati (ma c'è qualcosa anche nei negozi di giocattoli) di un kit di montaggio.

Ne esistono in varie scale e di diversa e crescente difficoltà: si può iniziare sicuramente dai più elementari kit della BBurago il cui montaggio consiste nell'assemblare le parti metalliche , per altro già verniciate, con le altre parti in plastica già predisposte, seguendo le istruzioni fornite con il kit; un gioco da ragazzi per qualcuno, ma più difficoltoso per chi invece non ha una buona innata manualità .

Si può passare poi ai kits in plastica prodotti da aziende giapponesi come Tamiya, Hasegawa, Fujimi, Aoshima, americane come Revell e Monogram (attualmente fuse in unica azienda), inglesi come Humbrol, Arii ed Airfix, francesi come Heller, italiane come Italeri.

Attraverso l'esperienza maturata nel montaggio di tali kits, è possibile mettere a punto anche tecniche personali e migliorare la propria manualità, passando a kits in resina, più grezzi e per cui necessita maggiore lavoro e precisione.

Solo dopo questa non trascurabile "gavetta", ci si può cimentare

Kit in plastica Protar

in lavori di restauro conservativo e/o di elaborazione di automodelli o addirittura la realizzazione di prototipi ex novo.

Kit in resina

Ma non abbiate timore; se con l'articolo precedente sono riuscito ad infondere in qualcuno dei lettori quantomeno la curiosità di provare, cioè se dovessero ....prudergli le mani......., che cominci pure, magari con uno di quei kit più semplici e più economici a cui accennavo sopra.

Se però mi chiedete una guida dettagliata, non credo di essere in grado di fornirvene.

Per la mia esperienza, e vi garantisco che non si finisce mai di imparare, posso fornirvi solo non un manuale ma una serie di istruzioni base che di sicuro faranno sorridere i modellisti più smaliziati ma che penso possano aiutare tantissimo chi non ha mai praticato.

Ecco la miniguida.

UTENSILI DI LAVORO

Prima di iniziare dovete fornirvi almeno di

- Delle forbici piccole ma taglienti
- Un Paio di pinzette da modellismo
- Un paio di lime di precisione (una piatta e una cilindrica)
- Un trapanino (vanno benissimo quelli manuali con punte dalla 0,3mm in su)
- Un trapanino elettrico
- un Cutter (volgarmente ed erroneamente detto taglierino)
- Carta abrasiva
- Un cacciavitino
- Stuzzicadenti a volontà
- Un paio di pennellini mini

OSSERVARE

La prima fase consiste nell'esaminare le istruzioni e osservare il kit.

Nei kit più recenti di solito è fornita a dettaglio una serie di fotografie della macchina reale e un ricco foglietto di istruzioni. Conviene comunque procurarsi autonomamente su internet materiale sull'automobile rappresentata nel kit.

PULIZIA DEL KIT

Solitamente la fusione in resina o in metallo bianco richiede la "pulizia" di alcuni particolari che risultano imprecisi e con residui di fusione. Questa operazione va eseguita con piccole lime e carta abrasiva, operando sempre con delicatezza (è molto facile "esagerare" e fare danni). Se la fusione risulta all'apparenza molto sporca è anche possibile lavarla con acqua e sapone facendo asciugare benissimo il tutto.

ASSEMBLAGGIO PARTI PRE PAINT, FORI, E STUCCATURA.

Seguendo le istruzioni vanno assemblate e stuccate le componenti che il foglio di istruzioni indica da incollare prima della verniciatura. Sempre prima di verniciare vanno anche praticati gli eventuali fori -sempre indicati dalle istruzioni - con un apposito trapanino-. Altra operazione importantissima è la "stuccatura". Per questa operazione ci sono un infinità di materiali, alcune paste bicomponente (tipo milliput) o i tradizionali stucchi bicomponente da carrozziere (personalmente uso il "sintofer"). Alcuni modellisti per i kit in metallo bianco stuccano saldando e scartavetrando i residui. Questa pratica è però molto difficile perchè basta pochissimo per fondere anche i bordi da stuccare. Una volta secco lo stucco va carteggiata la parte in questione per rimuovere i residui in eccesso. Spesso (specie per le formula) conviene fare un assemblaggio provvisorio (senza colla) delle fotoincisioni in modo da poterne verificare le piegature senza rischi di danneggiare le vernice. In questo caso conviene preverniciare i fogli di fotoincisioni.

PREPARAZIONE E VERNICIATURA.

Una volta montato il modellino e scartavetrati i residui, cioè quando la macchinina ha la sua forma definitiva, si può passare alla fase della preparazione alla verniciatura. Consiglio di non applicate mai la vernice, sia essa acrilica o altro, direttamente sul metallo: non attacca al meglio ed inoltre, una volta asciutta, si scrosta facilmente, al più piccolo contatto. Quindi è preferibile preparare la superficie del modellino con fondo spray o stucco spray seguendo le istruzioni riportate sulle bombolette. Una volta asciutto il fondo, carteggiarlo con una cartavetro a grana sottile (600), spolverare accuratamente e poi verniciare.

Quest'ultima operazione può essere eseguita in vari modi: c'è chi usa l'areografo, chi la pistola ad aria compressa tradizionale dei carrozzieri, chi, come

me, le bombolette spray. Io mi trovo bene così, anche se ho dovuto fare opportune esperienze per raggiungere un risultato ottimali.

Quanto sopra si riferisce evidentemente alla realizzazione di auto modelli in metallo. Diverso è il discorso invece per i kit in plastica, per i quali è ovviamente opportuno usare prodotti chimicamente compatibili. Per l'incollaggio ad esempio, sconsiglio l'uso di cianoacrilato (tipo Attack) o di mastici tipo Bostik, perché corrosivi sul poliuretano. Esistono colle speciali per modellismo, eccellenti prodotti di rapidissima asciugatura e che non lasciano aloni e residui (io uso la colla Tamiya). Lo stesso dicasi per i colori, alcuni dei quali specifici per la plastica; qualora invece si voglia verniciare un modello con acrilici o nitro, è opportuno pretrattare con fondo "aggrappante per plastica" , uno spray in vendita in tutti i negozi di vernici.

Ad ogni buon conto, per i meno esperti, è utile fare delle prove su vecchi modellini o su parti dello stesso materiale.

Asciugata bene la vernice (non abbiate fretta di rifinire il modellino prima che sia veramente secca), potrete applicarvi le decalcomanie se per esempio si tratta di un'auto da corsa.

Anche in questi particolari ci vuole un po' di esperienza. Alcune decals vengono fornite con i Kits e si applicano servendosi di una bacinella d'acqua e di un pennellino. Per i modellini artigianali o vecchie scocche restaurate e riportate all'originario splendore, le decalcomanie possono essere realizzate in proprio al computer, servendosi di programmi di grafica e/o di fotocomposizione. La stampa potrà avvenire con una stampante a getto d'inchiostro su pellicola trasparente adesiva leggermente opaca (farsi consigliare dalla tipografia o serigrafia...sotto casa). Ritagliare con cura ed incollare.

Abbiamo finito. Buon lavoro !!!!!!

uno dei miei primi restauri

A questo punto qualcuno di voi gradirà far conoscere ad altri, magari appassionati, il proprio lavoro ed il livello raggiunto in modo da ricevere complimenti o critiche e consigli. Allora sarà necessario fotografare la propria "creatura" per poterla mostrare, magari anche nella nostra rubrica. Perciò seguite le seguenti indicazioni:

la foto di ispirazione

BREVE GUIDA ALLA FOTOGRAFIA DEI MODELLINI

1. IN FASE DI RIPRESA curare l'inquadratura e controllare accuratamente la messa a fuoco; con le macchine digitali la messa a fuoco è automatica, ma si può agevolmente controllare sul display. Per i soggetti piccoli come i modelli io mi pongo a circa 40 cm, poi utilizzo lo zoom per ottimizzare l'inquadratura.

Usare uno sfondo di colore uniforme (si può utilizzare un foglio di carta A3 bianco o un cartoncino di colore chiaro); per i diorami lo sfondo dovrebbe essere di colore azzurro cielo. Lo sfondo serve ad isolare il soggetto, perché non è bella una foto di un modello con lo sfondo pieno di cose (finestre, spigoli di tavoli, tavoli con attrezzi, ecc.).

2. L'ILLUMINAZIONE è l'altra cosa importante. Deve essere forte e il più uniforme possibile. Se si fotografa in esterno, fotografare all'ombra. Mettere sempre ai lati del soggetto due pannelli di cartoncino bianco, servono per riflettere la luce e ammorbidire le ombre. La scena in interni va illuminata con una lampada posizionata in alto (v. foto).

3. IL DIAFRAMMA deve essere completamente chiuso per avere la massima profondità di campo (la profondità di campo è l'area dove tutto è a fuoco). Quindi, per avere la giusta esposizione è necessario utilizzare tempi di esposizione lunghi. Con tempi inferiori a 1/60 di secondo si corre il rischio che le foto vengano mosse. Quindi quando si scatta bisogna tenere ben salda la macchina e utilizzare un supporto, dei libri o meglio un cavalletto.

4. LA TEMPERATURA COLORE (dipende dalla fonte di luce che si sta utilizzando) con le macchine digitali non è un problema, dato che hanno il controllo automatico del "bianco".

Con questo spero di aver dato utili consigli per migliorare le foto.